This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

G1
.P44
no.26-
30,
1869-71

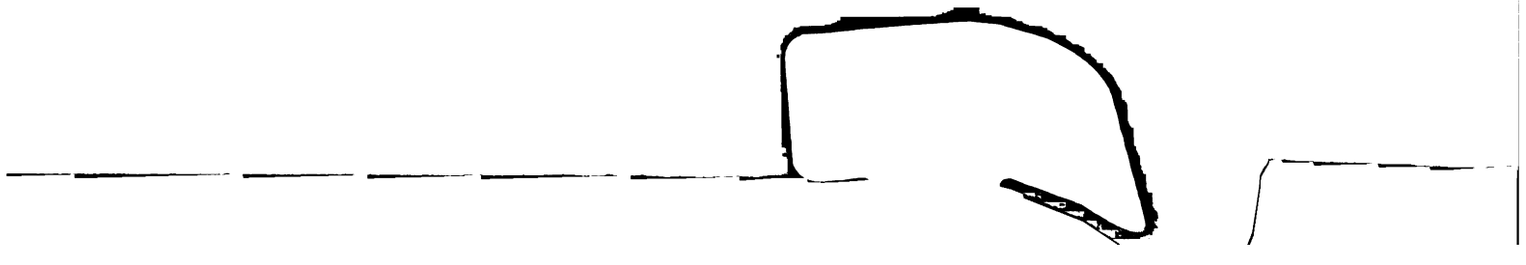
Dr. A. PETERMANN'S

MITTHEILUNGEN

AUS JUSTUS PERTHES' GEOGR. ANSTALT

ERGÄNZUNGSBAND VI (1869/71).

UNIVERSITY OF VIRGINIA LIBRARY
X030240332



MITTHEILUNGEN

AUS

JUSTUS PERTHES' GEOGRAPHISCHER ANSTALT

ÜBER

WICHTIGE NEUE ERFORSCHUNGEN

AUF

DEM GESAMMTGEBIETE DER GEOGRAPHIE

VON

DR. A. PETERMANN.

Ergänzungsband VI, 1869—71.

Inhalt:

No. 26. Lindeman, die arktische Fischerei der Deutschen Seestädte, 1620—1868.

No. 27. Payer, die südlichen Ortler-Alpen.

No. 28. Koldewey und Petermann, die erste Deutsche Nordpolar-Expedition, 1868.

No. 29. Petermann, Australien in 1871. Mit geograph.-statistischem Compendium von Meinicke.

VII

GOTHA: JUSTUS PERTHES. 1871.

PURCHASE
JUN 23 52

G
1
.P44
no.26-30
1869-71

IV

5

DIE

ARKTISCHE FISCHEREI

DER

DEUTSCHEN SEESTÄDTE

1620—1868.

IN VERGLEICHENDER DARSTELLUNG

VON

MORITZ LINDEMAN.

MIT ZWEI KARTEN VON A. PETERMANN.

(ERGÄNZUNGSHEFT No. 26 ZU PETERMANN'S „GEOGRAPHISCHEN MITTHEILUNGEN".)

GOTHA: JUSTUS PERTHES.
1869.

Vorwort.

Die Eismeere unserer Erde bildeten seit Jahrhunderten eine reiche Quelle des Erwerbes durch den Fang der sie bewohnenden Seethiere, besonders des Walfisches und der Robbe; geographische Entdeckungen selbst unscheinbarer beschränkter Lokalitäten, wie z. B. Spitzbergen, schufen von Zeit zu Zeit neue wichtige maritime Goldländer, aus denen viele Millionen Thaler baaren Gewinnes gewonnen wurden.

Wie aber das gelbe Metall an manchen seiner Fundorte erschöpft, wie manches werthvolle Objekt der Jagd auf dem Festlande, z. B. der Elephant, der Zobel &c., seltener und mit vollständiger Ausrottung bedroht wird, so sind auch diese reichen Schätze des Meeres in Folge der schonungslosen Art ihrer Zerstörung durch den Menschen an ihren bisherigen Fangplätzen mehr und mehr verringert worden. In wie weit die noch unentdeckten weiten Central-Regionen der beiden Pole neue reiche Fundorte jener kostbaren Seethiere bergen, bleibt weiteren Entdeckungsreisen darzuthun übrig. Gewiss ist, dass namhafte neue geographische Entdeckungen innerhalb der Eismeere wiederholt die kostbarsten neuen Fischgründe nachgewiesen haben, selbst in unserer Zeit, so die Fischereien in der Ponds-Bai durch die neueren Englischen arktischen Entdeckungs-Expeditionen, die von den Amerikanern entdeckten Fischereien nördlich der Bering-Strasse, die anfänglich, d. h. vor 20 Jahren, in bloss zwei Jahren den enormen Ertrag von 8.442.453 Dollars gewährten [1]).

Trotzdem die bisher ausgebeuteten Grossfischereien der Eismeere allmählich abgenommen haben, umfasst die Walfischfänger-Flotte der Nordamerikaner am 1. Januar 1869 immer noch die bedeutende Zahl von 336 Schiffen, und der Walfischfang zählt bei dieser unternehmenden und seetüchtigen Nation noch immer zu den allereinträglichsten Gewerben, die es giebt, trotz Californischer Goldfelder und Mexikanischer Silbergruben.

Aber der direkte Ertrag und die wirthschaftliche Bedeutung der Eismeer-Fischereien ist vielleicht noch ihre weniger wichtige Seite. Ihr Einfluss auf die Ausbildung und Hebung der Schifffahrt und der Seetüchtigkeit ist bei den seefahrenden und seemächtigen Nationen von der allergrössten Wichtigkeit gewesen.

„Wer", so sagt ein geistreicher Schriftsteller [2]), „hat für die Menschen die grossen Wasserstrassen aufgethan, wer mit Einem Wort den Erdball erkundet? Der Walfisch und der Walfischfänger. Und das Alles lange vor Columbus und den berüchtigten Goldsuchern, die unter grossem Geschrei wieder fanden, was die Fischer lange vorher schon gefunden hatten. Die Fahrt über den Ocean, die man im 15. Jahrhundert so hoch feierte, war über die Meerenge zwischen Island und Grönland schon oft zurückgelegt worden, ja man hatte die ganze Breite durchmessen, denn Basken kamen bis Neu-Fundland. Es waren Walfischfänger, die bis zum Ende der Welt drangen, bis in die Nordmeere. Wer das wagte, den liessen die gewöhnlichen Gefahren des Meeres ziemlich kalt. Edler Krieg, herrliche Schule des Muthes! Der Walfischfang war damals nicht eine leichte Metzelei mit aus der Ferne wirkenden Maschinen. Man rückte dem Feind auf den Leib, setzte Leben gegen Leben. Man tödtete nicht viele Walfische, aber man gewann unendlich an Seetüchtigkeit, Geduld, Schlauheit,

---

[1]) S. Geogr. Mitth. 1869, S. 37.

[2]) Michelet, Das Meer, Deutsch von F. Spielhagen. Leipzig, Weber 1861, S. 209.

Unerschrockenheit. Man brachte weniger Thran, aber desto mehr Ruhm zurück. Man verdankt daher den Walfischen sehr viel; ohne sie hätten sich die Fischer stets an der Küste gehalten, denn beinahe alle Fische sind Küstenbewohner. Der Walfisch emancipirte den Fischer, führte ihn überall hin."

Es gab bisher noch keine gründliche und erschöpfende Geschichte der Eismeer-Fischereien von ihren Anfängen bis auf die Gegenwart. Angesichts des neu angeregten Interesses für den nordpolaren Theil unserer Erde hat mein Freund Moritz Lindeman mit grossem Fleiss zahllose publicirte und unpublicirte Dokumente studirt, ganze Archive in unseren Seestädten durchsucht, mit heutigen Walfischfahrern correspondirt und verkehrt, und Alles aufgeboten, um eine werthvolle Arbeit wie die vorliegende zu liefern, die in Bezug auf den Deutschen Antheil an diesen Unternehmungen zum ersten Male eine ausführliche und genaue Darstellung giebt und auch von dem Theile berichtet, den andere Nationen daran haben. Es führt uns diese Arbeit gleichzeitig über die ganze Entwickelungsperiode der Seefahrt und Seemacht aller Kulturvölker der Erde, und wenn die jetzige Generation zu neuer Thatkraft in dieser maritimen Richtung erwacht, bietet uns die vorliegende Schrift ein willkommenes Hülfsmittel, um einen Rückblick zu werfen auf alles das, was unsere Vorväter gethan haben.

Seien wir Deutsche stolz darauf, dass endlich auch wieder, nach Jahrhunderte langer Pause, Deutschland ernsthafte Anstrengungen zu machen bereit ist, um wieder in die so lange verlorene Stellung zur See in der Reihe anderer viel weniger mächtigen und wohlhabenden Kulturstaaten einzutreten. Wie Entdeckungsreisen und ihre Ergebnisse stets die wichtigsten Pioniere der Kultur, Macht und Weltstellung der Nationen gewesen sind, so ist zu hoffen, dass die Deutschen Nordpolar-Expeditionen dazu beitragen werden, Deutschland die ihm gebührende Stellung zur See wieder zu erringen.

Dazu brauchen wir vor Allem richtig geschulte, kühne, durchwetterte Seeleute, wie sie die Engländer, Nordamerikaner, Holländer u. a. aus ihren Grossfischereien und Forschungs-Expeditionen im Eise gewannen. Panzerschiffe und Kanonen allein thun es nicht, und Eisenherzen hinter hölzernen Wällen sind besser als Hasenherzen hinter eisernen Wällen.

Gotha, 24 Mai 1869.

A. Petermann.

INHALT.

Seite

Einleitung.

Allgemeine wirthschaftliche und politische Bedeutung der grossen Fischerei . . . 1
Ursachen des Zurückbleibens unserer grossen Fischerei hinter derjenigen anderer Völker . . . 1
Energische und ausdauernde Leistungen der Hansestädte . 2

I. Die Anfänge der Fischerei in den nördlichen Meeren vor der Entdeckung Spitzbergens.

Allgemeiner Überblick . . . 2
Hervorragender Antheil der Deutschen Häfen an der arktischen Fischerei . . . 3
Vorgeschichte des Walfischfanges; südlicheres Vorkommen der Walthiere in früheren Zeiten . . . 3
Die Islandsfahrten der Hanseaten . . . 5
Verbot der Deutschen Islandsfahrten . . . 6

II. Die Spitzberger und Grönlands-Fischerei im 17. Jahrhundert.

Erste Englische und Holländische Fischer-Expeditionen nach Spitzbergen . . . 7
Streitigkeiten zwischen den Englischen und Holländischen Fischern bei Spitzbergen . . . 7
Bildung von Fischerei-Kompagnien in England und Holland . 7
Energisches Vorgehen Holländischer Seestädte in der Ausbeutung der neuen Fischerei . . . 8
Errichtung der Noordschen Maatschappy . . . 8
Die Dänen erscheinen bei Spitzbergen . . . 8
Vertheilung Spitzberger Häfen an die verschiedenen Nationen 9
Smeerenburg, die Holländische Fischerkolonie . . . 9
Ergiebigkeit der Fischerei in der ersten Zeit . . . 9
Älteste Spuren von Grönlandsfahrten der Bremer . . . 9
Gesandtschaft Bremen's nach Kopenhagen . . . 10
Muthmasslicher Anfang der Bremer Grönlandsfahrten um 1625; aktenmässiger Nachweis derselben aus dem Jahre 1674 . 10
Einzelheiten über die ältere Bremer Grönlandsfahrt . . 11
Das Grönländische Recht der Holländer; Annahme desselben Seitens der Deutschen Seestädte . . . 11
Älteste Grönlands-Fischerei Hamburg's . . . 13
Die Schoonenfahrer-Gesellschaft . . . 13
Verzeichniss der Hamburger Walfischfahrer 1669 bis 1698 . 14
Martens, des Hamburger Schiffsbarbiers, Grönlandsfahrt im Jahre 1671, von ihm selbst erzählt . . . 15
Martens' Schilderung von Spitzbergen . . . 17
Smeerenburg . . . 19
Fischreviere . . . 19
Früheste Art und Weise des Fischereibetriebes; die Baienfischerei 20
Die Eisfischerei . . . 20
Grösse und Ausrüstung der Fahrzeuge . . . 20
Verrichtungen und Gebräuche beim Fang . . . 21
Der Prozess des Flensens und Abmachens des Fisches . . 22
Versuche der Überwinterung von Walfischjägern auf Jan Mayen und Spitzbergen . . . 22
Überwinterungsgeschichte von acht Mann des Londoner Schiffes „Salutation", 1630/31 . . . 23
Überwinterung Niederländischer Freiwilliger auf Spitzbergen, 1633/34 . . . 25

III. Die weiteren Unternehmungen bis zum 19. Jahrhundert.

Blüthezeit des Niederländischen Walfischfanges; Schiffsverluste 25
Rückgang der Holländischen Grönlands-Fischerei . . . 26
Die Gross-Britannischen Fischereien . . . 27
Reformen im Englischen Fischereibetrieb, hervorgerufen durch einen Deutschen Kaufmann . . . 27
Die Südsee-Kompagnie . . . 28
Beginn der Fischerfahrten nach der Davis-Strasse . . . 28
Züge der Holländischen Fahrzeuge in der Davis-Strasse . 29
Tauschhandel der Holländer mit den Grönländern . . . 29
Verbot der Grönlands-Fahrten an die Hansestädte durch König Christian V. von Dänemark . . . 30
Ohnmacht der Hansestädte diesem Verbot gegenüber . . 30

Seite

Hamburg ruft Schwedens Vermittelung an . . . 31
Vertrag zwischen Gross-Britannien, Frankreich und den Niederlanden . . . 31
Selbsthülfe der Hansestädte durch Konvoyirung der Grönlands-Fahrten mit eigenen Kriegsschiffen . . . 31
Näheres über die Hamburger und Bremer Konvoyer . . 32
Siegreiches Seetreffen des Hamburger Konvoyers „Leopoldus Primus" . . . 33
Genaue Nachrichten über die Bremer Grönlands-Fischerei . 34
Bremer Kommandeure, Rheder, Schiffe in älterer Zeit . . 34
Die Föhringer in Englischen und Holländischen Diensten auf der Grönlandsfahrt . . . 34
Die Walfischjäger von der Unterweser-Gegend . . . 35
Holländische Gebräuche und Einrichtungen auf den hanseatischen Grönlandsfahrern . . . 36
Schiffsbau in Bremen am Ende des 17. Jahrhunderts . . 36
Holländische Seeberichte aus Grönland . . . 36
Schiffbrüche von Hamburger und Holländischen Fischerfahrzeugen an der Küste von Ost-Grönland 1777 . . . 37
Bericht dreier Matrosen von der Unterweser über den Schiffbruch der „Wilhelmina" . . . 37
Sie trieben von der Gale Hamkes Bai zum Theil auf Eisfeldern bis herab nach Kap Farewell . . . 37
Auf dem Eise bei Staatenhoek . . . 40
Trennung der Unglücksgefährten . . . 42
Land in Sicht . . . 42
Landung der Schiffbrüchigen in Grönland . . . 42
Gute Aufnahme bei den Grönländern . . . 43
Mittheilungen über Sitten und Lebensweise der Grönländer . 43
Fahrt nach Godhaab . . . 44
Weiterreise nach Zuyker Toppen und Holsteinborg . . . 44
Die Schiffbrüchigen nehmen Dienste auf einem Dänischen Fahrzeug . . . 45
Rückkehr über Kopenhagen und Amsterdam in die Heimath . 46
Bericht über die Reise des Hamburger Walfischfängers „Frau Elisabeth" 1769 . . . 46
Fahrt und Abenteuer des Hamburger Schiffes „Sara Cecilia" 1777 48
Verschiedene Grönländer Schiffs-Nachrichten . . . 50
Aus alten Schiffs-Journalen von Grönlandsfahrern . . . 51
Terminologie der Grönlandsfahrer in Bezug auf Eis und Wetter 52
Walfischfangs-Poesie der Deutschen, Holländer und Amerikaner 53
Grönländisches Recht und Fischerei-Usancen . . . 55
Erörterungen über die Rentabilität der Fischerei . . . 57
Grönlands-Unternehmungen der Bremer von Bergen aus . . 58
Das Englische Prämiensystem . . . 59
Vergleichende Daten über die Fischereien Englands, Hollands und der Deutschen Häfen im vorigen Jahrhundert . . 59
Hamburg's Unternehmungen . . . 59
Die Dänische Fischerei im 18. Jahrhundert . . . 60
Zerstörende Wirkungen der Seekriege zu Ende des 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts auf die Grönlands-Fischerei . 60
Die Deutschen Grönlandsfahrten hören in der sogenannten Französischen Zeit ganz auf . . . 61
Hannover'sche Fischerei-Unternehmungen: Emden, die Unterweser-Gegend und Stade . . . 61
Grönlandsreise des Sachsen Fr. G. Köhler 1801 . . . 62
Die Britische Fischerei . . . 65
Aufschwung der Deutschen Fischerei nach dem Sturz der Französischen Herrschaft . . . 65
Vergleichende Statistik der Britischen Fischerei 1850 bis 1868 66
Rückgang der Fischerei: Einzelheiten aus dieser Zeit . . 66

IV. Die heutige Fischerei Europa's zwischen Grönland und Spitzbergen und in der Davis-Strasse. Die Deutschen Fischerei-Unternehmungen im Grossen Ocean („Südsee"), in der Bai von Ochotsk und in der Bering-Strasse.

Gegenstände des jetzigen Fischfanges in den arktischen Meeren Europa's: der Grönländische Walfisch und andere Walarten, der Eisbär, das Walross und der Seehund . . . 67
Die Jagd auf Eisbären . . . 70
Das Walross und seine Jagd durch die Grönlandsfahrer . 71

Seite

Schiffe von der Weser auf der Walrossjagd bei Spitzbergen . 71
Chancen des Fischfanges je nach Eis- und Witterungsverhältnissen 71
Scoresby und Gray über Eis und Fischreviere in verschiedenen Jahren 73
Die Oldenburgischen Fischerei-Unternehmungen. Allgemeines . 75
Verschiedene kleinere Unternehmungen 75
Die Stedinger Kompagnie 75
Auszüge aus Schiffsjournalen von 1846 76
Bedrohung der Fischerei durch den Krieg mit Dänemark 1848/49 76
Aufnahme schiffbrüchiger Grönlandsfahrer und Verfahren der Englischen und einer Deutschen Regierung in solchem Falle 76
Glänzendes Ergebniss von 1853 77
Auflösung der Gesellschaft 77
Die Bemannung der Grönlandsfahrer 77
Die Abfindungsweise der gesammten Bemannung 77
Der Robbenschlag: Überblick; Hamburg, Altona, Glückstadt, Elmshorn; die Weserhäfen 77
Jetzige Einrichtungen, Sitten und Gebräuche an Bord eines Bremer Grönlandsfahrers 78
1. Der „Speckschneider" des „Hudson" 78
2. Die Mannschaft 79
3. Bau und Einrichtung des „Hudson" für die Eisfahrt und die Fischerei 79
4. Fanggeräthe: Harpune und Lanze 79
5. Proviant und Speisezettel 80
6. Wachen 80
Segen des „Hudson" 80
Zeit und Ort 81
Die Robbenküste, der Robbenschlag 81
Verwendung der Robbenfelle 82
Die verschiedenen Robbenarten 82
Die Wanderungen der Robben und andere Einzelheiten . . 83
Wechselnde Lage der Robbenküste je nach der Lage des Eises, den Winden und Strömungen 83
Walfischfang des „Hudson"; Besuch bei Kapitän Westermeyer und Mittheilungen desselben 84
Norwegens arktische Fischerei 86
Der Norwegische Robbenfang bei Jan Mayen 86
Ergebnisse der Walross- und Seehunds-Jagden der Norweger bei Spitzbergen in der neuesten Zeit 87
Umfahrung Spitzbergens durch einen Norwegischen Walrossjäger 88
Von Dänemark aus betriebene arktische Fischerei 88
Versuch von Amerikanern, in Island einen Walfischereibetrieb zu begründen 89
Schottische Fischerei in Grönland und der Davis-Strasse . 89
Schwierigkeiten der Fischerei in der Davis-Strasse . . 90
Katastrophe im Jahre 1830 in der Melville-Bai 91
Fischerei der Amerikaner in der Hudson-Bai und Cumberland-Strasse 92

V. Die Fischerei-Unternehmungen in der Südsee, im Atlantischen Ocean und in den arktischen Gewässern Asiens und Amerika's.

Hervorragender Antheil der Nord-Amerikaner an dieser Fischerei 92
Briefliche Mittheilung des Herrn M. E. Pechuel über seine Erfahrungen in Bezug auf den Fischfang in der Südsee und Bering-Strasse 92
Allgemeines 93
Das Blasen der Wale 93
Die Wal-Arten 94
Der Potwal 94
Grosse Potwale 95
Gefahren und Abenteuer bei der Fischerei 95
Der right whale und der bow-head 96
Mittheilungen eines Amerikanischen Whalers, Captain Seabury von New Bedford, vom 1. Februar 1869 97
Geschichtlicher Rückblick auf den Nord-Amerikanischen Walfischfang 98

Seite

Die Whalerflotten 99
Umfang und Werth der Amerikanischen Walfischerei . . 99
Südseefischerei Englands und Frankreichs. Prämien . . 99
Deutsche Südsee-Fischerei 100
Erschwerung der Deutschen Fischerei durch fremde Zölle . 100
Differenzielle Behandlung Deutscher Schiffe bei Einfuhr des angebrachten Segens in den Zollverein 101
Die Beseitigung der Zölle für die Einfuhr der Erzeugnisse der von Bremen, Hamburg und Altona betriebenen Grossfischerei Seitens des Deutschen Zollvereins in Aussicht . 101
Deutsche Fischerfahrten nach der Südsee 101
Das Bremer Pionierschiff „Virginia" 102
Mittheilungen Deutscher Walfischfänger über ihre Reisen 1864 bis 1867 103
Bau und Einrichtung Deutscher Südseefahrer . . . 104
Art und Weise des Fischereibetriebes in der Südsee. Bemannung, Boote, Antheil 104
Die Fischereigeräthe 105
Amerikanisches Fischrecht 105
Glänzende Whalerkreuze im Ochotsk-Meere 1854 . . . 105
Erläuterungen zu den Anlagen 106
Rückblick und Schlusswort 107

Anlagen.

A. 1. Ergebnisse der Hamburger Grönlands-Fischerei in den Jahren 1669, 1678, 1689 108
A. 2. Übersicht über die Zahl der Schiffe und den Ertrag der Fischerei von Hamburg und Bremen in der Zeit von 1700 bis 1789 110
A. 3. Nordische Fischerei von Gross-Britannien, Holland und den Norddeutschen Häfen in Bezug auf die Zahl der Schiffe, Schiffsverluste und Erträge in den Jahren 1670 bis 1799 . 111
A. 4. Übersicht über den von der Weser aus betriebenen Fischfang im Grönländischen Meere und in der Davis-Strasse von 1695 bis 1868 111
A. 5. Grönlands-Fischerei von Altona und Glückstadt in den Jahren 1750/1789 bis 1815/1854 111
A. 6. Total-Einfuhr von Thran, Robbenfellen und Walfischbarten in Hamburg in den Jahren 1864 bis 1868 . . 111
A. 7. Einfuhr von Thran in Bremen 1864/68 nach Quantum in Tonnen und Werth in L.-Thlr. 112
A. 8. Einfuhr von Walfischbarten in Bremen 1864/68 nach Pfund Netto-Gewicht und Werth in L.-Thlr. 112
B. 1. Übersicht über die Brutto-Erträge des Walfischfanges von Schiffen der Vereinigten Staaten in den Jahren 1849 bis 1868 112
B. 2. Schiffe unter Amerikanischer Flagge, die am 1. Januar 1869 im Walfischfang beschäftigt waren 112
B. 3. Schiffe und Segen der Französischen Walfischerei . 113
B. 4. Resultate der in der Periode 1836 bis 1859 von der Weser nach dem Grossen Ocean &c. ausgerüsteten Schiffe . 113
B. 5. Brutto-Erträge dreier Deutscher Südseefahrer in den Jahren 1861 bis 1868 113
C. Musterrolle 113
D. Schreiben des Büchsenfabrikanten Cordes in Bremerhaven in Betreff der verbesserten Schiessharpune und Bombenlanze 115
E. Mittheilung über Thranbereitung und Thranhandel, so wie über den Handel und die Fabrikation von Walfischbarten . 116
F. Gebiete des Walfischfanges im Atlantischen, Grossen und Indischen Ocean, so wie in dem arktischen Meere.
I. Der right whale und bow-head (Polarwal, Balaena mysticetus) 117
II. Der Spermwal 117
III. Der Hump-back (Buckelwal) 118
IV. Der Greyback (Kalifornischer Wal, Rupsack, Stinker, Teufelsfisch) 118
Erfrischungs- und resp. Abladehäfen Amerikanischer Whaler. 118

Karten.

Tafel 1. Nordpolarkarte zur Übersicht einiger geschichtlichen Momente und der jetzigen Hauptplätze der Grossfischereien (Walfischfang und Robbenschlag). Von A. Petermann. Maassstab 1:40.000.000.

Tafel 2. Karte des Europäischen Nordmeeres zur Übersicht der Geschichte und des jetzigen Standes der Grossfischereien (Walfischfang und Robbenschlag). Von A. Petermann. Maassstab 1:10.000.000.

Carton: Specialkarte des nordwestlichen Theiles von Spitzbergen, Maassstab 1:500.000.

Einleitung.

Allgemeine wirthschaftliche und politische Bedeutung der grossen Fischerei. — Von je her ist das Gewerbe des Seefischfangs, besonders die sogenannte grosse Fischerei, nächst ihrer wirthschaftlichen Bedeutung, als ein wirksamer Hebel der Seemacht eines Volkes betrachtet worden. Die Rechte auf Fischreviere wurden deshalb von den Regierungen und Völkern immer hoch gehalten, sie waren zuweilen Gegenstand ernster Zerwürfnisse. In älterer Zeit hielt es z. B. die Hansa der Opfer werth, wegen ihres Anspruchs auf die Fischerei an der Jütischen Westküste einen Krieg zu führen, und die Streitigkeiten wegen der Fischerei auf den Bänken von New Foundland in der neueren Zeit sind bekannt genug. Die Ausübung der Seefischerei ist ja, wie oft betont, ein treffliches Mittel, ein Volk auf der See heimisch zu machen. Dieses Gewerbe ist denn auch zu diesem Zwecke bei den Seenationen auf vielfache Weise von Staats wegen begünstigt worden. Die Unterstützung der Fischerei durch Prämien, die in irgend welcher Form jedem dabei betheiligten Fahrzeug aus der Staatskasse bewilligt werden, muss, vom wirthschaftlichen Standpunkt aus betrachtet, verwerflich erscheinen. Frankreichs Kabeljaufischerei auf den Bänken und in den Baien von New Foundland z. B. besteht nur noch durch die Prämien, welche die Regierung den dabei beschäftigten Schiffen gewährt, und ist in so fern ein wirthschaftlich ungesunder, ein künstlich aufrecht erhaltener Betrieb. Diese im Betrage von $^1/_2$ Million Thaler jährlich gezahlten Prämien sichern aber der Regierung für den Fall eines Seekrieges etwa 10.000 seegewohnte Matrosen. Im Blick auf nationale Seewehrfähigkeit erscheinen also solche, auch von England bezüglich der arktischen Fischerei in grossem Maassstabe ergriffenen und lange Zeit fortgesetzten Maassregeln in einem ganz anderen Lichte.

Ursachen des Zurückbleibens unserer grossen Fischerei hinter derjenigen anderer Völker. — Uns Deutschen war bei unserer nationalen Zerrissenheit von vorn herein eine derartige Unterstützung der grossen Fischerei verwehrt. Der von Friedrich dem Grossen der Emder Häringsfischerei am 31. Juli 1769 gewährte Octroi ist ein vereinzeltes Beispiel von einem Versuche ähnlicher Art für Preussen, ein an unrechter Stelle und auf verkehrte Weise angewandtes Kraftmittel, das sein Ziel verfehlte. Den Hansestädten lag es fast allein ob, den wichtigen Erwerbszweig der Grossfischerei von Deutschen Küsten aus zu pflegen. Sie haben es Jahrhunderte lang gethan und es gab Zeiten, wo der Walfischfang von Hamburg allein bedeutender war als der von England und Schottland zusammengenommen. Auf den unermesslich ergiebigen Fischgründen New Foundlands vermochten freilich Deutsche Schiffe keine Rechte zu erlangen. Von Islands fischreichen Küsten wurden sie durch Machtspruch des Königs von Dänemark schon frühe vertrieben. Die Kraft der Hansa war dahin, als die Fischgründe New Foundlands durch Frankreich und England ausgebeutet wurden. Deutschland hatte keine Kriegsflotten, keine Kolonien, auf welche sich die Fischereien jener Nationen stützten. Das Material freilich für den Seefischereibetrieb war auch an den Deutschen Küsten, vornehmlich in der seegewohnten Bevölkerung Ostfrieslands und der Inseln an der Deutschen Nordseeküste bis Schleswig hin, gegeben, wenn auch spärlicher wie an der Normannischen Felsenküste, der Bai von Biscaya und den Britischen Inseln. Die Holländer, Briten und Dänen nützten dieses Deutsche Material in ihrem Dienste weidlich aus.

In der Zersplitterung und Ohnmacht des Deutschen Staatswesens, welche, in frühen Zeiten vorbereitet, zuletzt in dem ehemaligen Deutschen Bunde gesetzliche Sanktion genoss, lag also eine der Ursachen, weshalb überhaupt unsere Küsten-, unsere Marine-Interessen nicht die Würdigung und Geltung erlangten, welche ihnen gebührt. Andere Motive des Zurückbleibens Deutschlands in seiner maritimen Entwickelung waren z. B. die einem leichten Seeverkehr vielfach ungünstige Beschaffenheit des Litorals, die geringen Vortheile, welche gerade an der Nordsee die zwischen dem Küstensaum und den inneren Landestheilen sich erstreckenden Haiden, Sand- und Moorstrecken für Besiedelung durch grössere Volksmengen und einen städtisch-industriellen Verkehr boten. Die spärliche Bevölkerung, welche sich auf dem fruchtbaren, aber niedrigen Schwemmboden des Strandes und der Flussmündungen des Deutschen Meeres anbaute, musste Habe und Leben vor dem Meere als ihrem Feinde hinter hohen Wällen schützen und von selbst erzeugte sich in ihr ein kontinental-agrarischer Sinn, während der Ansiedler der unwirthlichen Kalk- und Kreidefelsen,

welche die Küsten Englands besäumen, von Haus aus auf „die grüne Weide der See" angewiesen war und auf den Salzwogen gleichsam heimisch wurde.

Jenes politische Hemmniss ist jetzt glücklich beseitigt, noch aber fehlt viel dazu, dass Küste und Binnenland in ihrer gegenseitigen Wechselwirkung sich verstehen, dass der grosse Beruf, welchen die Seestädte für die Nation nach dem völkerverbindenden Meere hin zu erfüllen haben, erkannt und als ein gemeinsam von allen Gliedern des Vaterlandes zu fördernder aufgefasst werde.

Das erheischt noch eine längere Arbeit, zu welcher vielleicht ein kleiner Beitrag geliefert werden mag, wenn die Geschichte einer von Deutschen Nordseestädten und vorzugsweise von den Hansestädten erfassten und durch Jahrhunderte mit zäher Energie fortgesetzten Marine-Unternehmung erzählt, ihr Zusammenhang mit dem Handels- und selbst dem politischen Leben früherer Zeit beleuchtet und auf diese Weise, wenigstens von Einer Seite her, ein Blick in den Werdeprozess Nord-Deutscher Seehandels-Emporien eröffnet wird.

Energische und ausdauernde Leistungen der Hansestädte. — Über dem Eingang des heutigen, um die Mitte des 17. Jahrhunderts erbauten „Hauses Seefahrt" in Bremen lesen wir die merkwürdigen Worte: *„Navigare necesse est, vivere non est necesse"*. Dieser Spruch, den zuerst der Römer Pompejus gebraucht haben soll, als es sich darum handelte, dem hungernden Rom von Afrika Getreide zuzuführen und die Schiffer bei drohendem Seesturme zögerten abzusegeln, lässt eine doppelte Auslegung zu.

Navigare necesse est, die Schifffahrt ist nothwendig, wenn auch Stürme und Sturzsee'n, Riffe und Klippen Leib und Leben des kühnen Seglers bedrohen, sie ist nothwendig trotz der Schutzlosigkeit unserer Seeschiffe gegenüber der Gefahr, welche ihnen durch die kriegerische Willkür der seemächtigen Nationen Europa's drohte, und, fügen wir hinzu, trotz der Vortheile und Begünstigungen, welche die Flaggen anderer Nationen durch ihre staatlichen Organe genossen und wodurch eben unsere Schiffe im friedlichen Wettkampfe des Erwerbes durch die Seefahrt zurückgesetzt oder gar davon ausgeschlossen wurden.

Mit aller der List und Kraft, welche bei Concentration auf Einem Punkt dem Kleinen und Schwachen Flügel und stählerne Muskeln verleihen, haben die Hansestädte jenes Wort aus einer glanzvollen Jugend durch Jahrhunderte nationaler Ohnmacht bis auf die Gegenwart in ihrem Leben und Streben verwirklicht. Eine andere bessere Zeit ist jetzt für das Deutsche Seewesen angebrochen: die Abzeichen der einzelnen Staaten und Städte sind von der Gaffel unserer Kauffahrer verschwunden, die schwarz-weiss-rothe Flagge zeigt Deutschland zur See.

Die nachfolgenden Blätter werden durch vergleichende Darstellung auch zeigen, mit welcher Thatkraft und unverwüstlichen Ausdauer ein stammverwandtes Volk, die Holländer, gerade kurz nach seiner schwer erkämpften nationalen Einigung in schwierigen Marine-Unternehmungen auftreten konnte. Möge diess Vorbild in uns, die wir in einer ähnlichen Entwickelungsperiode stehen, Nacheiferung erwecken.

I. Die Anfänge der Fischerei in den nördlichen Meeren vor der Entdeckung Spitzbergens.

Allgemeiner Überblick. — Das Thema dieser Betrachtung, die arktischen Fischerfahrten der Deutschen in den letzten Jahrhunderten, knüpft zugleich an ein unmittelbares Tagesinteresse an. In Folge der zur Ausführung gebrachten ersten Deutschen Nordpolar-Expedition und während der Vorbereitung der zweiten grösseren hat sich das öffentliche Interesse wiederum in erhöhtem Maasse auf die Europäischen Polarländer gelenkt, auf jene einsame erhabene Welt der Gletscher- und Eisregionen, welche die Natur fast unnahbar machte. In der vorgeschichtlichen Zeit erscheint jener geheimnissvolle Strich unseres Erdballs, umhüllt von dem Schleier der Nacht und des Nebels, als der Sitz gewaltiger Götter, über deren Thun uns die Mythe phantasiereicher nordischer Völker in einem reich sprudelnden poetischen Schatze eine Fülle bedeutsamer Bilder vorführt. Allmählich wird der Schleier gelüftet, der kühne Normanne, der Pionier der Seefahrt, bricht sich auch im hohen Norden durch Stürme und Eis mit seinem gebrechlichen Fahrzeuge Bahnen; ihm folgt der verwegene Baske.

Inzwischen hat sich durch Erfindungen und Entdeckungen der maritime Unternehmungsgeist der Nationen gewaltig gehoben. Die Holländer und Engländer lenken zuerst unter den modernen seefahrenden Nationen den Kiel ihrer unbehülflich gebauten Schiffe nördlich hinaus über die ultima Thule, Island. Küsten, Inseln werden entdeckt, es verbreitet sich die Kunde von dem fabelhaften Fischreichthume der neu entdeckten Gewässer, und nun folgt bald den Spuren der Pfadfinder eine Flotte von Fischerfahrzeugen, begierig nach der Beute, welche der Fischreichthum der Baien um Spitzbergen ihnen bietet. Jene öden Gestade wurden, kaum 25 Jahre nach ihrer Entdeckung durch die nach einer Nordostdurchfahrt forschenden Holländischen Seefahrer Barents, Jan Corneliszoon de Rijp und Jakob van Heemskerk, zu einem maritimen Goldlande und schauten ein reges Men-

schenleben. Kolonien wurden gegründet und längere Zeit hindurch, wenn auch immer nur auf wenige Sommermonate, bewohnt. Zahllose Fahrzeuge durchkreuzen die Baien und Küstengewässer auf der Jagd nach dem Walfisch und in stolzen Flotten wird die reiche Beute alljährlich nach den heimischen Ufern geführt.

Bald aber weicht der Fischer von der Küste, er muss, um seine Beute aufzusuchen, in gefahrvoller Fahrt sich mitten in die schwimmenden Eisfelder hinein wagen. Endlich lohnen auch diese schwierigen und an Opfern reichen Unternehmungen den rechnenden Kaufleuten Englands und Hollands kaum mehr. Nur die Wissenschaft entsendet noch von Zeit zu Zeit hingebungsvolle Jünger, die den Gefahren der stürmischen See und des Klima's trotzen um des edleren Zweckes willen, geistige Schätze heimzubringen, oder Neugier, nach pikantem Unterhaltungs- und Schilderungsstoff verlangend, wagt sich bis in die hohen Breiten von Spitzbergen hinauf. So viele Geheimnisse aber auch der Natur entrissen werden, neue Räthsel tauchen immer wieder auf und das ersehnte Ziel, der Nordpol, ist noch unerreicht.

Die Geschichte der grossen Fischerei in Europa, insbesondere derjenigen in den nordischen Gewässern, ist bis jetzt noch nicht genügend erforscht und namentlich ist der Antheil, welchen Deutsche Häfen daran genommen haben, nicht in dem Maasse, wie er es werth ist, bekannt. Gerade jetzt scheint, wie bemerkt, der Zeitpunkt günstig, hierauf näher einzugehen. Eine journalistische Arbeit führte mich zu weiteren Studien darüber, wobei ich von mehreren Seiten auf das Freundlichste unterstützt und aufgemuntert wurde. Die Resultate dieser Studien habe ich im Nachfolgenden niedergelegt. Die Arbeit wird noch in manchem Stücke unvollständig erscheinen, indessen wollte ich sie aus verschiedenen Gründen jetzt in die Öffentlichkeit treten lassen. Vielleicht mag sie später fortgeführt und auf verwandte Gebiete ausgedehnt werden.

Hervorragender Antheil der Deutschen Häfen an der arktischen Fischerei. — Für Hamburg und Bremen hat der Gegenstand ein besonderes Interesse. Sind doch gerade die Gestade Grönlands und der zahlreichen Felseilande des Nordmeeres ein Schauplatz ihres maritimen Unternehmungsgeistes, die Scene ihres seemännischen Wagens gewesen. Schon im 13. und 14. Jahrhundert führte, wie angedeutet, die Hansa mit Dänemark siegreiche Kriege wegen der Aufrechterhaltung ihrer Fischerei am Lijmfjord und überhaupt an den Jütischen Küsten. Es sind die Hansestädte Hamburg und bald darauf Bremen, welche im Norden den beiden ersten seefahrenden Nationen des 17. Jahrhunderts, den Engländern und Holländern, fast auf dem Fusse folgen. Zwar werden sie nicht durch die Macht einer Regierung beschützt, welche die Einfuhr von Fischerei-Erzeugnissen anderer Länder verbietet oder erschwert, welche ihren Unterthanen verwehrt, auf anderen als den nationalen Fischerfahrzeugen zu dienen, während Deutsche Matrosen und Fischerleute des reichlichen Verdienstes wegen in grosser Zahl in den Fischereien anderer Nationen thätig sind, welche endlich Gesellschaften mit Privilegien begabt und bereit ist, den Betrieb nöthigenfalls mit Waffengewalt ungestört zu erhalten. Auch werden ihnen nicht in gleichem Maasse, direkt oder indirekt, durch Zollnachlässe und Prämien, in Ansehung der Schiffsausrüstungen und der Einfuhr ihrer Fischereierzeugnisse werthvolle Erleichterungen gewährt, vermöge deren sie die bei der grossen Fischerei von Zeit zu Zeit eintretenden unergiebigen Jahre und Verluste mit geringeren Schwierigkeiten überwinden könnten, aber sie bleiben doch, der eigenen schwachen Kraft vertrauend, nicht zurück.

Beispielsweise finden wir unter den Pionieren der Davis-Strasse im Anfang der zwanziger Jahre des vorigen Jahrhunderts neben Holländern Hamburger und Bremer Schiffe. Als die Theilung der Fischgründe bei Spitzbergen erfolgt, kurz nach dem Jahre 1617, nehmen auch die Hamburger eine Bai als ihre Fischerstation in Anspruch und sie wird nach ihnen „die Hamburger Bai" benannt. Im Jahre 1721 wird in London ein Verzeichniss der im Walfischfang bei Grönland und der Davis-Strasse beschäftigten Schiffe anderer Nationen veröffentlicht, und zwar, wie Scoresby vermuthet, in der Absicht, „den Britischen Unternehmungsgeist durch Vorhaltung der Leistungen anderer Nationen anzuspornen". In dieser Liste figuriren die Hansestädte mit 84 Schiffen. Ein Bremer Kaufmann, Heinrich Elking, ist es, der aus der Fülle seiner Erfahrungen in einer Denkschrift, welche er im Januar 1721 dem Sub-governor der Südsee-Compagnie in London, Sir John Eyles, einreichte, nachweist, aus welchen Ursachen die Bestrebungen der Engländer, den Walfischfang wieder in dem früheren Umfange zu betreiben, erfolglos waren. Bremen endlich ist derjenige Platz, welcher den grossen Fischfang in den nordischen Gewässern etwa von der Mitte des 17. Jahrhunderts an bis auf den heutigen Tag, wenn auch zuletzt nur mit wenigen Schiffen, fortgesetzt hat, während andere, ehedem in diesem Betriebe bedeutende Plätze die Fahrt längst aufgegeben und die jetzt im arktischen Fischfang bedeutenden Schottischen Häfen weit später begonnen haben.

Vorgeschichte des Walfischfanges; südlicheres Vorkommen der Walthiere in früheren Zeiten. — Die Walfischjagd wird zuerst im Anfang des 17. Jahrhunderts in grossartigem Maassstabe von den Engländern und Holländern unternommen. Die Entdeckungen Holländischer und Englischer Meerfahrer, eines Hudson, Davis, Frobisher, Barents, de Rijp, Willoughby,

richten die Aufmerksamkeit der Küstenbevölkerungen des Atlantischen und des Deutschen Meeres nach dem Norden. Die gesuchte Nordost-Durchfahrt konnte freilich trotz der heldenmüthigsten Anstrengungen nicht erreicht werden. Anstatt des geträumten Weges nach den Gold- und Edelsteinschätzen Indiens fand man aber andere Reichthümer. Die verschiedenen Berichte stimmten darin überein, dass gerade die neu entdeckten Gewässer und die Baien der arktischen Inseln und Küsten von einer Menge von Fischen der grössten Art belebt waren, Fischen, deren Fang einen bedeutenden Handelsgewinn liefern müsse. Zunächst war es das Fett der grossen Meerungeheuer, welches eins der werthvollsten und gesuchtesten Handelserzeugnisse jener Zeit, den Thran, in ungeahnten Mengen abgab. Der Robbenthran, Zelsmond [1]), wurde bereits im Mittelalter als Beleuchtungsstoff, vorzüglich aber zur Lederbereitung massenhaft gebraucht.

Der Fang grösserer Fische als die an den Europäischen Küsten bekannten wurde wahrscheinlich schon vor dem 10. Jahrhundert von Norwegen aus betrieben. Die Edda erwähnt den Walfischfang. Um das Jahr 890 unternahm Other von Drontheim aus eine Nordfahrt bis zum Weissen Meere; er berichtet darüber an König Alfred von England und dieser Bericht ist in der Übersetzung eines Spanischen Christen, des Orosius, wiedergegeben. Other erzählt von seiner Fahrt in die unbekannten Gefilde des Nordens und berichtet dabei unter Anderem, dass er nur drei Tage gebraucht habe, um den Punkt zu erreichen, „bis wohin die Walfischjäger zu gehen pflegten" [2]). Wenn nach Scoresby diese Stelle auf die Walross- und Seehundsjäger zu beziehen ist, so finden sich doch andere, freilich auch verschieden ausgelegte Stellen, welche geradezu vom Walfischfang sprechen. Danach wären von Other Walfische „von 48 bis 50 Ellen Länge" getödtet worden, und zwar „ihrer 60 in zwei Tagen". Mit vielem Recht vermuthet Scoresby, dass hierunter vielleicht eine Gattung Delphine, wie sie noch heute in Massen an den Küsten von Island, der Orkney- und Shetland-Inseln gefangen und getödtet werden, gemeint sei. Auf den Färöern fängt man noch jetzt jährlich in Schaaren die sogenannten Grindwhale oder Rundköpfe (Delphinus globiceps *Cuv.*), eine Art grosser, 16 bis 18 Fuss langer Delphine, nahe an der Küste, zu welcher man sie in Schaaren antreibt, indem man ihnen zugleich den Rückweg abzuschneiden sucht. Oder es mögen Finnwale gewesen sein, welche, freilich von ansehnlicherer Länge (50 bis 60 Fuss), gelegentlich auf ähnliche Weise in schmalen Fjorden Norwegens gefangen werden, denn die auf langjährige Erforschung und Erfahrung gegründete Ansicht Scoresby's, dass der Grönländische Walfisch (Balaena mysticetus) nicht über die Grenze der Polar-Regionen aus dem Norden herabgehe, ist bis jetzt nicht widerlegt, vielmehr durch Maury's und Anderer Untersuchungen im Allgemeinen bestätigt worden. Hierher gehören auch die Erzählungen von grossen Meerungeheuern, welche zu verschiedenen Zeiten einzeln oder in mehreren Exemplaren an Mittel-Europäischen Küsten antrieben und getödtet wurden. Auf der obern Halle des Bremer Rathhauses hängt das Bild eines Walfisches, der „uffm Sande im Lesummer Strohm nahendt dem Lessmer Brüche" am 8. Mai 1669 erschossen wurde und welcher „vom Maul bis zum Auge 5 Fuss, vom Maul bis zum Schwanz 29 Fuss lang, dessen Flossfedern 3 Fuss und dessen Schwanz 9 Fuss breit" war, während der Umfang 12 Fuss betrug [1]). Eben so prangte im vorigen Jahrhundert an der Wand des Stadthaussaales zu Brouwershaven in Süd-Holland das Bild eines Walfisches, der im Jahre 1606 auf der Springer-Plaat gefangen worden war. Dieser Fisch war angeblich 72 Fuss lang, 8 Fuss dick und hatte einen Rachen von 11 Fuss Weite, darinnen 40 grosse Zähne, der Schwanz war 17 Fuss lang. (S. Tegenwoordige Staat der Vereenigde Nederlanden, X, p. 370.)

Von anderen Gegenden liegen aus verschiedenen Zeiten ähnliche Berichte vor. So lesen wir in Hoffmann, Wangeroogischer Ehrenpreiss, gedruckt und verfasst 1665, S. 7: „Äusserlich ist die Insel reich an den köstlichsten Seefischen — — — wie auch Meerwundern: Saalhunden, Seewölfen, Seekatzen, Springers, einer Art Walfische, wie denn vor 20 Jahren" — 1645 also — „auch ein grosser Wallfisch von der See an dieses Land ausgeworfen, dessen Kopf 16 Holzfuss lang gewesen, von dessen Graten oder Rippen die Einwohner noch auf diese Zeit Zaunpfale um

[1]) Auch Selsmont, Zel-smeer, Sal-smeer, Zel (Hüllmann, Städtewesen des Mittelalters, I, S. 48). Zel heisst auch im heutigen Dänisch „Seehund", Englisch seal.

[2]) S. B. J. Noel, Tableau historique de la pêche de la baleine, Paris, an VIII, p. 7, und Scoresby, Account of the Arctic Regions, p. 7.

[1]) In Post's Bremischer Chronik (Bremer Dombibliothek) wird das Ereigniss wie folgt näher beschrieben: „Demnach im Lesumer Strom von den einwohnenden Landleuten im Lessmer Bruch ein Geräusch im Wasserstrom und folgends ein grosser Fisch, so den Schwanz herausgestrecket, befunden, hat ein Bauerknecht darauf mit Hagel Feuer gegeben, darüber der Fisch sich heftig geregt und bei abfallendem Wasser auf ein Sand hinter Hemeling's Erben Vorwerk im Lesumer Bruch gerathen, davon er zwar gesucht sich abzuwälzen, ist aber von einem Bauer aus einem Feuerrohr mit vier Kugeln durchschossen, darauf er, nach dem Berichte der Landleute, so hoch als die in der Nähe am Ufer St. Magni [Name des Orts] stehenden Bäume das Wasser in die Luft gespritzet, darauf er gestorben. Wie dieser Fisch nach Vegesack auf des Herrn Gohgräfen Arend Havemann Befehl gebracht worden, ist er daselbst von vielen Personen besichtigt und hat man befunden, dass er in der Länge 29 Werk-Schue, im Umkreise oder Dicke am Leibe 12 Fuss, die Breite des Schwanzes aber 9 Fuss gewesen ist. Am 9. Mai ist derselbe nach Bremen geführt und in Prahmen von Verschiedenen beschaut. Am 10. Mai aber ist er ans Land geschleppt, auf der Schweineweide zerschnitten und daselbst zu Thran verbrannt. Es war derselbe eine Art der Wallfische und zwar weiblichen Geschlechts. Der Maler und Contrefaiteur Franz Wulffhagen hat ihn auf Geheiss des Rathes zum immerwährenden Andenken abbilden müssen. Das Skelet befindet sich noch jetzt im Bremer Museum."

ihre Garten haben und zu Hau- und Hackblocken gebrauchen."

In Bruintjes-Kreek bei Bruinesse in Holland wurde, wie im Tegenwoordige Staat der Vereenigde Nederlanden erzählt wird, im Jahre 1682 durch einen Muschelfischer von St. Anna-Land ein grosser Fisch, wie man meint, ein Walfisch, dessen Länge 50 Fuss gewesen, gefangen. Der Fisch hatte die Länge und Breite einer Treckschuite. Auch aus dem Anfang des vorigen Jahrhunderts liegen ähnliche Berichte vor, namentlich aus dem Jahre 1723 von der Elbmündung und aus dem Jahre 1738 von St. Peter im Eyderstedtischen. Wir fügen die Berichte darüber in der Anmerkung bei [1]).

Neben oder eben vor den Norwegern treten die Bewohner der Biscayischen Bucht als des grossen Fischfanges kundig auf. Es muss jene kleinere Art gewesen sein, welche die Biscayer auf kurzen Meerfahrten von ihren Küsten aus mit Speeren und sonstigen Hand-Wurfgeschossen verfolgten und tödteten. Der Fischfang wurde regelmässig und in grossem Umfange betrieben. Im Jahre 1261 finden wir nach den Angaben Noel's, dass von allen in Bayonne eingeführten „Walfischzungen" ein Zoll erhoben wird. Walfische (baleines) wurden auf den Märkten von Biarritz und Cherbourg gesalzen und frisch verkauft und als Fastenspeise gegessen. Noel erzählt noch Mehreres über diesen sogenannten Walfischfang der Biscayer oder Basken. Ein Mönchsbericht erwähnt endlich den Walfischfang an der Französischen Küste in dem 12. Jahrhundert. Aus alle dem ergiebt sich, dass in jener Zeit in den Mittel-Europäischen Meeren Walfische — deren Art uns freilich unbekannt bleibt — nichts Seltenes waren. Im Laufe der Zeit erst wurden sie an der Küste spärlicher und zogen sich immer mehr nach Norden zurück. Die Biscayer als kühne Seefahrer folgten ihnen und betrieben später in den nordischen Gewässern, wie berichtet wird, mit 50 bis 60 Fahrzeugen gemeinschaftlich mit den Isländern den Walfischfang.

Im Anfange des 17. Jahrhunderts tritt die Walfischjagd zuerst in grösserem Umfange und als ein regelmässig im Europäischen Eismeere betriebenes Gewerbe auf. Man wähnte, unter dem Pole hin eine Fahrt gen Osten nach China und Indien zu finden, und entdeckte bei dieser Gelegenheit, im Jahre 1596, die Insel Spitzbergen, jenes vielfach ausgebuchtete, mit ewigem Eis bedeckte Eiland, dessen ersten Anblick die Nordfahrer alter und neuer Zeit mit dem einer weissen, sonnenbeglänzten Wolke vergleichen.

Spitzbergen wurde die vornehmste Station der Walfischjäger und blieb es fast zwei Jahrhunderte lang.

Die Islandsfahrten der Hanseaten. — Schon früh sehen wir die Hanseaten mit den Holländern und Engländern allsommerlich auf der grossen Fischerei in den nordischen Meeren. Wir wollen aber, unserem Thema getreu, auf die Nordfahrten der Deutschen in älterer Zeit nicht zurückgehen, sondern nur erwähnen, dass wir im 16. Jahrhundert eine regelmässige Schifffahrt der Hanseaten nach Island sehen, ja zu Anfang des 16. Jahrhunderts finden wir in Hamburg eine Islandsfahrer-Brüderschaft. „Bei Eysland", lesen wir in den Erläuterungen zu Bläu's Atlas 1641, „ist das mitternächtische Meer von Fischen dermaassen reich, dass es nicht allein derselbigen Insel [Eysland] Inwohner, sondern auch viele andere an Nahrung erhält und mit aller Nothwendigkeit versorgt." Dort fanden sich in grossen Mengen der Narwal, der Englische Walfisch, der Roider, Seeochse, ja es werden die gewöhnlichen Längen dieser Fische angegeben. Aus einer Reihe von Schriftstücken, welche im Bremer Staatsarchiv sich vorfinden, erhellt, dass im Anfang des 16. Jahrhunderts die Bürger von Bremen „die Unterthanen der Königlich Dänischen Majestät in Island seit undenklichen Zeiten jährlich besuchten und denselbigen ihre Waaren, als Mehl, Bier und allerhand andern Bedarf von Proviant, zuführten, dagegen Fische, Thran, Butter u. dergl. Waaren, so ein Jeder gehabt hat, in Bezahlung angenommen haben". Die Bremer waren für verschiedene Häfen („Hauens") vom König von Dänemark „begnadigt und mit Concession versehen". Der Hafen Bodenstede in „Schneuel's Sussell" war bereits im Jahre 1526 von einem Bremer Bürger, Wylken Hudemann, „sammt seinen Mitverwandten" gefunden und aufgesegelt. Ein anderer Hafen, Kummerwage, wurde, wie es in einer Urkunde von 1564 heisst, vor 30, 40 oder 50 Jahren aufgesegelt „mit grosser Gefahr von Leib und Gut und alljährlich von dem Schiffer Johann Munstermann [1]) und sei-

[1]) In Post's Chronik, Bd. 5, S. 165, wird also berichtet: „Im Anfang des Decembers 1723 hat bei einem Sturmwind eine unerhörte Sache sich begeben, dass nämlich unterschiedliche der grössten Art Wallfische, eigentlich Cajelot-Fische genannt, sich zwischen der Elbe und Weser hat sehen lassen, in der Zahl 18, welche Ungeheuer die Einwohner des Strandes Anfangs in Schrecken gesetzt, und sind gegen die Elbe zugeschwommen, auch bis an die Insel, das neue Werk genannt, gekommen, da aber die Fluth weggegangen, sind 18 derselben seewärts wieder gekehrt, 5 aber haben von den Sandbänken nicht kommen können, welche ein entsetzlich Brüllen und Geheul gemacht und sich unter einander schrecklich geworfen und geschlagen. Wie die Fluth kommen, sind noch 3 derselben halb todt in See getrieben, an die beiden übrigen haben sich die am Strande und auf dem Lande Herumwohnenden gewagt, der grösste dieser beiden ist 95 Schuh lang gewesen und soll dem Berichte nach der Speck davon 36.400 Pfund gewogen haben. Von dem Gehirn oder sogenannten Wallrath sind unterschiedliche Fässer vollgefüllt, und hat ein Kaufmann zu Bremen allein für 4000 Thaler davon bekommen." — Im Jahre 1738 am 24. Januar strandete unweit St. Peter in Eyderstedt ein Cachelot, der in dem umfassenden Holländischen Werke über den Walfischfang: De Walvischvangst, Amsterdam 1784, ausführlich beschrieben und auch abgebildet ist. Er war 48 Fuss lang, 12 F. hoch und mass 36 F. im Umfang." — Eschricht zählt in seinem Werke über die Walthiere eine Reihe von Beispielen auf, wo, vom 17. Jahrhundert bis 1860, Walfische an Mittel-Europäischen Küsten strandeten.

[1]) In zwei anderen Urkunden, 1578, erklärt Claus Möninckhusen, von Carsten Meier erhalten zu haben: ein Mal 12 gute gangbare Thaler,

nen Vorfahren, Schiffsfreunden und Rhedern besucht. Marten Lösekan war auf den Hafen von Ostford in Ostford-Sussell begnadigt und nach einer Eingabe des Rathes von Bremen an den König von Dänemark war auch dieser Hafen seit undenklichen Jahren von Bremer Bürgern besegelt worden. Karsten Baker befuhr den Hafen des Eilandes Flattöj bei Island und Johann Schröder den Hafen Wattlose. Die Bremer Bürger hätten, so heisst es am 18. Januar 1588, den Unterthanen des Königs von Dänemark ihre Waaren in theueren und wohlfeilen Jahren beschafft und solche ihnen nicht nach ihrem eigenen Vortheil und Gutdünken, sondern nach des Vogtes oder Königlichen Befehlshabers in Island angesetztem Werth und Anschlag zukommen lassen. Der Vogt empfing das ihm Gebührende an Bier, Mehl (je 2 Last), Brod (je 1 Last), Salz (je 1 Tonne), Eisen, besonders auch Hufeisen für 50 Pferde. Es waren im Ganzen an acht Häfen, welche auf diese Weise von Bremer Schiffen jährlich besucht wurden. So begab es sich — in welchen Jahren, erhellt nicht —, dass etliche von den Bremer Kaufleuten, die mit Königlich Dänischer Concession auf Häfen belehnt waren, auf der Rückreise von Island mit ihrem Leib und Gütern „zur See blieben". Es trat eine Unterbrechung der Fahrt ein und diess benutzten, so heisst es, andere Schiffer, um die Bremer zu verdrängen. Namentlich wird diess von Hamburger Schiffen behauptet. Anschaulich schildert uns Zorgdrager, der Holländische Commandeur, S. 50 seines Werkes: „Bloeijende Opkomst der Aloude en Hedendaagsche Groenlandsche Vischerij", diesen früheren Tauschhandel der Isländer:

„Die Isländer pflegen Waaren weder zu kaufen noch zu verkaufen, weil unter ihnen kein geprägtes Geld im Schwange geht. Man bringt ihnen Mehl, Bier, Wein, Branntwein, Eisen, Tuch und Leinwand, wogegen sie ihre Waaren vertauschen, bestehend in Stockfisch, Butter, Wachs, grobem Tuch, Schwefel, Fellen von Füchsen, Bären und Luchsen. Diejenigen, welche tiefer im Lande wohnen, nähren sich von dem Vieh, als da sind Schafe, Rindvieh und Pferde. Sie halten gemeiniglich nicht mehr als zwei oder drei Kühe, aber eine grosse Anzahl Schafe. Diejenigen, welche am Strande und nahe bei dem Meere wohnen, treiben meistens die Kabeljau-Fischerei. Am Strande wird der gefangene Kabeljau auf Tafeln zerschnitten und in Tonnen eingesalzen, so dass das Schiff eine Zeit lang auf Ladung warten muss. Auch in anderen Häfen liegen Schiffe bereit, von Kaufleuten ausgerüstet, deren ein jeder vom Könige in Dänemark seinen eigenen Hafen gemiethet oder gepachtet hat, weswegen öfter nicht mehr als Ein Schiff, um Handlung zu treiben, in einem Hafen anlangt. Blefkenius sagt, dass die Deutschen, welche nach Island handelten, nahe bei dem Hafen, wo sie gelandet, Zelte aufschlugen und daselbst ihre Waaren zum Verkauf auslegten, bestehend in Mänteln, Schuhen, Spiegeln, Messern und anderen Kleinigkeiten, welche sie mit den Isländern gegen ihre Waaren umsetzten. Sobald die Isländer von den Fremden Wein oder Bier eingekauft oder vielmehr eingetauscht hatten, so luden sie ihre Freunde, Verwandte und Nachbarn dazu ein und gingen nicht eher von einander, bis sie alle wohl bezecht waren. Bei diesen Saufgelagen sangen sie die Heldenthaten ihrer Feldherren, aber mit einem unförmlichen Ton und sonder einige Kunst."

Verbot der Deutschen Islandsfahrten. — Doch ein Machtgebot des Königs von Dänemark schnitt diesen direkten Verkehr Deutscher Häfen mit Island ab. Im Jahre 1601 thut der König von Dänemark Christian IV. dem Rath zu Bremen zu wissen:

> „Dass Wir Etlichen Unserer Stadt Kopenhagen, auch anderer Unserer eigenen umliegenden Städte Unterthanen und lieben Getreuen alle und jede Hafens unter Unserem Lande Island aus sonderbaren bewegenden Ursachen verpacht Und verschrieben haben, also dass dieselben solche allein Und kein fremder neben Ihnen mit ihren Schiffen forthan besegeln, den Einwohnern des Landes Zufuhr thun Und mit ihnen ihre Handel und Wandel treiben sollen."

Zugleich wird bemerkt, dass der Rath denjenigen Bürgern, welche Königliche Begnadigung und Passbriefe auf Häfen in Island hätten, diese Verordnung vorhalten und ihnen befehlen möge, sobald die Zeit ihrer Begnadigungsbriefe um sei, ihre Segelation nach jenen Häfen gänzlich einzustellen. Um diese dem Bremischen Seehandel drohende Maassregel abzuwenden, sandte der Rath von Bremen seinen Hauptmann und Diener Johann von Uffeln nach Kopenhagen, um wegen der zu Bremen wohnenden Islandsfahrer zu werben und zu bitten. Trotz der wiederholten schriftlichen und mündlichen Vorstellungen thut der König von Dänemark schliesslich im Jahre 1603 dem Rath zu Bremen zu wissen, dass nur noch in diesem Jahre zur Eintreibung der Schulden der Bremer die Fahrt nach Island zu gestatten sei. Gleiches Verbot wurde gegen Hamburg erlassen, die durch die „Islandsfahrer" noch 1611 von Neuem hervorgerufenen Remonstrationen des Rathes blieben ebenfalls erfolglos und die „Islandsfahrer-Brüderschaft"

---

das andere Mal 15 Mark, „up dat everfur van der se und sant zu Islant up Johann Munsterman's ship zu Islant". — Wenn Gott giebt, dass das gute Schiff von Island wieder kommt, so gelobt Monninckhusen dem Meier oder seinen Erben (in der zweiten Schrift auch dem Inhaber der Urkunde) ein Mal 15 gute Thaler oder 1 Tonne Thran, so fern diese nicht weniger werth ist als 15 Thaler, das andere Mal 500 Pfund guder islander vische fri up de wage tho leveren, wenn diese weniger werth wären als 15 Mark, den Rest in Geld. — Beide Verträge sind rechtsgeschichtlich von Interesse. Offenbar erhält Meier Nichts, wenn das Schiff nicht von Island zurückkommt. — In einer Bremer Zollrolle von 1657 erscheint „Hitlender und Islender Fisch" unter der Rubrik Stockfisch.

löste sich auf. Damit hörte vorläufig der Handel Bremen's und Hamburg's mit Island auf. Über die Hitlandfahrer (die Fahrt nach den Shetland-Inseln), ferner die Fahrt nach den Färöern habe ich keine näheren Nachrichten auffinden können, und doch ist aus mehreren Gründen zu vermuthen, dass die Bremer hier nicht sowohl Handel als Fischerei trieben.

Diese Islandsfahrten der Hanseaten in früheren Zeiten konnten hier als die Vorläufer der späteren Nordfahrten zur Grönlandsfischerei nur berührt werden.

II. Die Spitzberger und Grönlands-Fischerei im 17. Jahrhundert.

Erste Englische und Holländische Fischer-Expeditionen nach Spitzbergen. — Wir wenden uns nun zunächst näher zu den ersten Ausrüstungen von Schiffen auf den Walfischfang. Wie bereits angedeutet, war auf Seiten der Engländer der Wunsch, einen Wasserweg bis ins Innere von Russland behufs Erweiterung ihres Handels zu gewinnen, und auf Seiten der Holländer der Gedanke vorherrschend, die nordöstliche Durchfahrt nach China und Indien zu finden, als sie zuerst jene Gegenden befuhren. Von allen Englischen Häfen war es Hull, eine schon in damaliger Zeit sehr unternehmende Seehandelsstadt, welche die ersten Schiffe von England aus auf den Walfischfang ausrüstete, und zwar geschah diess vom Jahre 1598 an [1]), nach den Küsten von Island und in die Gegenden um das Nordkap. Die in London im Jahre 1553 gegründete „Company for the Discovery of unknown countries", auch Muscovy Company oder the Russia Company genannt, entsendete im Jahre 1610 Captain Jonas Poole auf eine Entdeckungsreise. Poole konnte nicht viel weiter über Spitzbergen hinaus vordringen und beschäftigte sich zu dem Zwecke, die Ausrüstungskosten seines Schiffes zu decken, mit dem Tödten von Walrossen. Nach dem, was in dem Werke „de Walvischvangst", Amsterdam 1784 (nächst Zorgdrager die werthvollste Quelle für die Geschichte des grossen Fischfanges der Niederländer), zu lesen ist, wären die ersten Englischen Walfischfänger schon 1608 — vier Jahre vor den ersten Holländischen Schiffen — nach Spitzbergen gesegelt.

Der Bericht des Captain Poole über das Vorhandensein reicher Walfischgründe bei Spitzbergen veranlasste die Compagnie, im nächsten Jahre, 1611, zwei Schiffe, die „Mary Margaret" von 160 Tons, Captain Thomas Edge, und die „Elisabeth" von 60 Tons, Captain Jonas Poole, auf den Walfischfang auszurüsten. An Bord der „Elisabeth" waren sechs im grossen Fischfang geübte Biscayer. Am 12. Juni wurde ein kleiner Walfisch getödtet und der Thran — 12 Tons — ausgesotten. Die „Mary Margaret" wurde bei Foul Sound vom Eise zertrümmert, die Mannschaft nahm ihre Zuflucht zu den Booten und wurde zum Theil von einem Huller Schiff, zum Theil von der „Elisabeth", welches Schiff sich von ihnen getrennt hatte und wieder gefunden wurde, aufgenommen. Aber auch die „Elisabeth" ging beim Bergen des in Foul Sound zurückgelassenen Fisches und Thranes verloren und das Huller Schiff führte schliesslich Mannschaften und Fang nach London zurück. Im Jahre 1612 erschienen die ersten Holländischen Schiffe bei Spitzbergen, ein Schiff von Amsterdam und ein anderes von Sardam, neben ihnen zwei Englische und ein Spanisches.

Streitigkeiten zwischen den Englischen und den Holländischen Fischern bei Spitzbergen. — Sofort entstand Streit zwischen den Holländischen und den Englischen Seeleuten. Die Englischen beanspruchten das ausschliessliche Recht der Fischerei an den Spitzbergen'schen Küsten, während die Holländer mit Bezug auf die Entdeckung des Eilandes durch ihre Landsleute im Jahre 1596 das gleiche Recht der Fischerei zu besitzen behaupteten. In der That gelang es den Engländern, die Holländer zu vertreiben, und die ersteren kehrten mit einem Fange von 17 Walfischen nach der Themse zurück.

Bildung von Fischerei-Compagnien in England und Holland. — Im folgenden Jahre (1613) wiederholte sich diese Scene in grösserem Maassstabe; die Russische Compagnie hatte sich von der Englischen Regierung eine Charter zu Gunsten des Fischfanges bei Spitzbergen durch ihre Schiffe ausschliesslich erwirkt, sie sandte sieben Schiffe aus, welche zum Theil armirt waren. Von Amsterdam erschienen zwei Schiffe und zwei von anderen Holländischen Häfen, sie führten Biscayische Harpuniere, welche „boven schipper boven al bevelen gaven". Ferner fanden sich ein: ein Schiff von Dunkerque, eins von Bordeaux, eins von La Rochelle, eins von St.-Jean de Luz und einige Schiffe von St. Sebastian [1]). Diese sämmtlichen Schiffe — bis auf einige Französische, welche sich zu einem Tribute verstanden — wurden vertrieben und ihres Fanges beraubt. Der Verlust der Holländer belief sich auf ungefähr 130.000 Gulden. Dennoch machte die Englische Compagnie in diesem Jahre ein schlechtes Geschäft, denn über der Verfolgung der Conkurrenten hatte man den Fang selbst versäumt und die Compagnie erlitt einen Schaden von £ 3- bis 4000.

[1]) S. Elking's View of the Greenland Trade and Whale-fishery, p. 41.

[1]) Scoresby, II, p. 26.

Energisches Vorgehen Holländischer Seestädte in der Ausbeutung der neuen Fischerei. — Die Holländer, damals ein Volk, das gerade in der Fülle der Kraft und des Strebens stand, dessen schöpferischer Geist sich mit gewaltiger Energie nach den verschiedensten Richtungen hin bethätigte, waren die Letzten, welche sich durch solches Auftreten der von ihnen zur See kaum für ebenbürtig angesehenen Engländer hätten einschüchtern lassen. Gleich im folgenden Jahre rüsteten die unternehmenden Kaufleute der Stadt Hoorn, wo schon 1416 die grosse Fischerei der Holländer [1]), die Häringsfischerei, durch Anwendung grosser Netze einen bedeutenden Fortschritt gemacht und deren Kauffahrer, die Hoorn'schen Katten, schon längere Zeit den Handel mit Süd-Frankreich und Norwegen vermittelten, ein Schiff aus. Auch war bereits in den grösseren Städten Hollands die Bildung einer grossen Handelsgesellschaft zum Zweck einer umfassenden Ausbeutung des Spitzbergen'schen Fischreichthums in Anregung gekommen. Neben Amsterdam und Hoorn regt sich in Middelburg, in Schiedam das Interesse, eben so in Enkhuizen, dem vornehmsten Ort der Häringsfischerei, welcher schon zu Ende des 15. Jahrhunderts 40 Grootschippers (Eigenthümer von Schiffen bis zu 120 Last) unter seinen Einwohnern zählte, dessen Rath mit Königen correspondirte und dessen Bürger bereits 1594 zwei Schiffe unter Cornelis Nai zur Auffindung der vermeintlichen Nordost-Durchfahrt ausgesandt hatten.

Errichtung der Noordschen Maatschappy. — Das von Hoorn ausgesandte Schiff kehrte mit einem guten Fange heim und noch in demselben Jahre wurde in Amsterdam nach dem Vorbilde der Indischen Maatschappy die Noordsche Compagnie gegründet und von der Regierung vorerst auf drei Jahre mit Octroi versehen. Die Gesellschaft erhielt das ausschliessliche Recht, Ausrüstungen auf Fischerei und Handel nach der Davis-Strasse, Grönland, Spitzbergen, Bären-Eiland und anderen Inseln, „die etwa in diesen Gegenden noch möchten entdecket werden," zu machen. Es heisst in dem Octroi unter Anderem, „dass die Supplikanten die Allerersten waren, welche angefangen hätten, aus diesen Landen so weit nach Norden zu fahren oder zu segeln unter Ausrüstung einer Anzahl Schiffe nach Gegenden, wo niemals ein Christenmensch gewesen, ja dass sie 83 Grad passirt hätten, wie diess aus einer gewissen Karte und Beweis, welche in den Händen der Supplikanten, hervorgehe; dass die Schiffe derselben dort, in jenen Gegenden, eine offene See ohne Eis, flaches Weideland mit grasfressenden Thieren gefunden und ferner an der Seeküste oder in der Nähe derselben viele Walfische, Walrosse und andere Fische gefangen hätten".

Das Unternehmen wurde in Folge dieses Octroi mit all der Energie und den Mitteln angefasst, welche zu jener Zeit die Holländer auf alle ihre grossen Handelsunternehmungen verwenden konnten. Man ging dabei von dem Gesichtspunkt aus, dass Alles auf eine längere Dauer angelegt werden müsse. Schiffe wurden in grösserer Zahl gebaut. Bei dem Fischreichthum der Baien Spitzbergens wurde der Fang einfach von Booten aus betrieben und es wurden die nöthigen Einrichtungen dazu getroffen, dass der Speck sogleich an Ort und Stelle, an der Küste von Spitzbergen, in Thran umgewandelt werden könnte. Man führte Baumaterialien in ansehnlichen Mengen nach Spitzbergen, um Packhäuser, Thrankochereien, Böttcherwerkstätten und dergleichen zum Betriebe sonst noch erforderliche Einrichtungen herzustellen. Spuren dieser Bauten haben neuere und neueste Forschungs-Expeditionen auf Spitzbergen und seinen Nachbar-Inseln gefunden. Auch in Amsterdam, an der bekannten Kaizersgracht, einer der Hauptstrassen der damals sich in neu angelegten Stadttheilen noch immer weiter ausdehnenden Handels-Metropole, erhoben sich Gebäude für den Betrieb der neu gegründeten Handels-Gesellschaft, die sogenannten „Grönländischen Packhäuser".

Im Jahre 1614 sandte die Compagnie bereits 14 Schiffe nach Spitzbergen, und vier Kriegsschiffe, jedes mit 30 Kanonen, begleiteten diese stattliche Flottille. Die Engländer, an Zahl geringer, wagten nicht, die Feindseligkeiten fortzusetzen. Im Jahre 1617 kam es noch einmal zu einem blutigen Conflikte zwischen den Englischen und Niederländischen Fischern, wobei die ersteren den Kürzeren zogen. Allein die Niederländische Regierung war weise genug, sich über die Parteien zu stellen. Sie gab das genommene Englische Schiff wieder heraus und beschenkte überdiess den Kapitän, — ein Akt der Grossmuth, welcher den Engländern Hochachtung abzwang.

Die Dänen erscheinen bei Spitzbergen. — Im Jahre 1615 erscheinen zuerst zwei Kriegsfahrzeuge der Dänen in den Gewässern von Spitzbergen. Ihre Commandeure traten mit dem sonderbaren Anspruch auf, einen Tribut von den Fischerfahrzeugen aller anderen Nationen zu erheben, „weil sie West-Grönland entdeckt hätten und Spitzbergen zu

[1]) Unter „groote vischerij" verstanden die Holländer nicht den Walfischfang, der ja erst später aufkam, sondern die Häringsfischerei (haringsvaart), und zwar im Gegensatze sowohl zu der Doggevaart, dem Kabeljaufang (Dogge = Kabeljau), als zu der kleinen, der Küstenfischerei. Es ergiebt sich diess aus verschiedenen Plakaten der älteren Zeit. Die Doggervaart oder Doggevaart ging nach dem Doggerzand, der noch heute so fischreichen Bank zwischen Jütland und England, deren Name sich auf diese Weise erklärt. Die kleine Fischerei betrieben die „Schuiten die om verschen Visch uitvaaren". S. Teg. Staat. d. Ver. Neederl., I, p. 584. Dass übrigens der Name „grosse Fischerei" für die Häringsfischerei auch gegenüber dem Walfischfange wohl berechtigt war, ergiebt die Thatsache, dass in der Periode von 1669 bis 1778 der durchschnittliche jährliche Reinertrag des Walfischfanges 442.928 Guld. betrug, während der jährliche Reinertrag aus der Holländischen Häringsfischerei in dieser Zeit im Minimum, also in den ungünstigsten Jahren, noch auf 1.120.000 Gulden angegeben wird.

Grönland gehöre". Ihnen stellten die Engländer entgegen, dass diese Insel bereits 1553 von Sir Hugh Willoughby entdeckt worden sei, was freilich nicht wahr war. Inzwischen kam es doch bald zu einem Vergleiche unter den verschiedenen Nationen, deren Fahrzeuge sich bisher bei dem Walfischfang betheiligt hatten.

Vertheilung Spitzberger Häfen an die verschiedenen Nationen. — Bei dieser Übereinkunft, beziehungsweise Zuweisung der einzelnen Baien traten als Betheiligte die Engländer, die Niederländer, die Dänen, welche nun auch, im Jahre 1620, eine Grönländische Compagnie gegründet hatten, ferner die Hamburger und endlich die Biscayer und Franzosen auf. Auch die Regierungen scheinen dabei mitgewirkt zu haben. Die besten Baien, diejenigen, welche am frühesten vom Eise befreit waren, nämlich die südlichen, wurden von den Engländern gewählt. Es waren diess Bel-Sund, Safe-Hafen (Holländisch: Behoudehaven) im Eis-Fjord und Horizon-Bai, es kam hinzu eine kleine Bai an der Nordostseite des Foreland-Fjords, die sogenannte Englische Bai, ferner weiter nördlich die Magdalena-Bai. Die Holländer gingen noch weiter nördlich und wählten die Amsterdam-Insel mit zwei schönen Baien — die eine im Süden, die andere im Norden — und die Holländer-Bai zwischen der Insel Amsterdam und der Haupt-Insel Spitzbergen. Die Dänen errichteten ihre Station zwischen denen der Engländer und der Niederländer. Nach ihnen ist die Danes-Insel und das Danes-Gat benannt. Endlich die Hamburger segelten eine kleine Bai nördlich von Foreland und nahe bei den Sieben Eisbergen auf und wählten sie, weil sie ziemlich eisfrei war, unter dem Namen „Hamburger Bai" zu ihrer Fischerstation. Den Spaniern und Franzosen blieb nur noch ein Platz an dem nördlichen Theile von Spitzbergen, bei Redbay und Biscayer Hoek. Sie spielen überhaupt keine grosse Rolle in der Geschichte dieser Fischerei.

Smeerenburg, die Holländische Fischerkolonie. — Eine Reihe von Jahren hindurch, so lange die Baien fischreich blieben, war Spitzbergen in den Sommermonaten das Ziel zahlreicher Schiffe. Es entstand auf der seewärts hoch gelegenen und nach Spitzbergen zu sich in breiter Fläche abdachenden Insel Amsterdam die bekannte Holländische Faktorei Smeerenburg oder Smeerenberg (unter 79° 15′ N. Br.), ferner in der Nähe die Harling'sche Kokery, eine Thranbrennerei. Diese Einrichtung, wenn auch für den Anfang kostspielig, empfahl sich deshalb, weil man dann, wie eine Holländische Quelle sagt „een grooter voordeel in kleiner omtrek t'huis brengen" konnte.

Ergiebigkeit der Fischerei in der ersten Zeit. — Der Fang war, wie gesagt, leicht. Der Verfasser von „de Walvischvangst" erzählt, dass mitunter die Leute in den Schaluppen nach solchen Fischen mit den Rudern schlugen, die zufällig ihnen in den Weg kommend sie hinderten, die harpunirten zu verfolgen. Die getödteten bugsirte man ans Ufer, löste die Speckhaut ab (fiensste sie) und kochte gleich den Thran aus; daher führte man auch damals doppelte Besatzung, nämlich 60 bis 80 Mann für jedes Schiff. Die Menge des ausgebrannten Thranes war so gross, dass nicht allein die Expeditionsschiffe voll beladen zurückkehrten, sondern es wurden von Holland Schiffe nachgesendet, bloss um Thran von Smeerenburg zu holen (die sogenannten „Nascheppen", Nachschiffe). In neuerer Zeit war man zufrieden, wenn das Schiff zu zwei Dritteln mit Speck gefüllt wurde. Ein lebhaftes Gewühl herrschte während der Fischerei in dieser Faktorei, wo mehrere tausend Arbeiter und Matrosen zusammenkamen. Die „Kommandeurs" (Name der Führer solcher Expeditionen) wohnten am Lande; des Morgens, wenn das frisch gebackene Brod aus dem Ofen kam, wurde diess durch Blasen auf dem Horn bekannt gemacht; es gab Schänken, die Seeleute belustigten sich wie zu Hause und feierten ihre „Kermis".

Die Ausbeute der Fischerei in jener ersten Zeit war ganz ausserordentlich und der von einem Niederländischen Fischerei-Statistiker gebrauchte Ausdruck „de goudmyn van het Noorden" mag wenigstens für jene Zeit zutreffend sein, obwohl genauere Daten über die finanziellen Ergebnisse fehlen. Zorgdrager erzählt S. 215, Willem Ys, der Schwiegervater seines gewesenen Steuermannes Thunis Baltisz, habe zwei Reisen (tochten) im Jahre nach Jan Mayen gethan und habe öfter bei 1000 Quardeelen Thran [1]) geladen, also 2000 im Jahre heimgebracht.

Der Octroi der Nordischen Compagnie wurde im Jahre 1617 auf vier Jahre verlängert und im Jahre 1622 erhielten die „Kleine" (inzwischen gebildete) und die „Grosse Nordische Compagnie" sowie eine neue, die Zeelander Compagnie, Octroi auf 12 Jahre. In dem Octroi von 1622 wird noch besonders des Eilandes „Mauritius" (Jan Mayen) erwähnt und zugleich die Strafe für ein Schiff, welches die verliehenen Privilegien verletzt, auf 6000 Gulden festgesetzt; spätere Octrois führen noch Staaten-Land, Wybe Jan's Water, de Zwarte Hoek namentlich auf.

Älteste Spuren von Grönlandsfahrten der Bremer. — Gehen wir nun auf die Zeit zurück, in welcher Deutsche Seeplätze zuerst an dem für damalige Zeit so grossartigen Betriebe Theil nahmen, so giebt uns eine auf der Trese [2]) des Bremer Archives aufbewahrte Urkunde bezüglich Bremen's die erste Auskunft, welche freilich mehr negativer Art ist. Es ist ein Schreiben des Königs Christian IV. von Dänemark vom

[1]) Die altholländische Quardeel = 12 Stechkannen, die spätere Quardeel ist gleich 3 Bremer Tonnen à 216 Pfund.

[2]) Ein feuerfester Raum in der Liebfrauenkirche, wo in alten Schränken die werthvollsten Urkunden des Bremer Staatsarchives aufbewahrt werden.

10. Januar 1622 an den Rath von Bremen. Wir theilen daraus folgende Stellen mit:

Kön. Maj. zur Dannemarken, Norwegen &c. Unser gnedigster König Undt Herr Hatt eines Erbarn Rhats der guten Stadt Brehmen ahnbringen und begehren auss ihres abgesandten so woll mündlichen Vortrag, alss auch in schriften Übergebenen proposition der lenge nach Umbstendtlich Und wohl vernommen, Und darauf dem Gesandten folgenden Bescheidt zu ertheilen gnedigst befohlen.....

Isslandt und Feroe betreffendt, weil dieselbe trafficque Undt commercien bei I. Maj. gewissen Personen schon vor diesem verschrieben kunnen I. Maj. denen zum präjudicio nichtes Verhengen, doch wollen I. Maj. bei der Compagnie alhier die gnedigste Verordnung thun das sie jahrlichs etwan ein oder zwei mit den Wahren so daselbst fallen beladene Schiffe auff die Stadt Brehmen, dafern solche wahren bei ihnen gebührlich verhandelt werden können schicken sollen, damit also die Stadt derselben Commercien gleichwol in etwas weill ein weiteres ohne abbruch J. Maj. ausgegebenen Verschreibungen nicht geschehen kann sich zu erfrewen haben möge.....

Weil auch I. Maj. mit dem Könige auss Gross-Britannien gewisse pacta wegen Grönlandt und des Walfischfangs unter demselben Lande aufgerichtet, in welchen Unter andern dieses Versehen, das I. I. Mtt beiderseits keinen andern alss ihre eigene Underthanen in communionem et commercium istius piscationis admittiren oder zulassen sollen, Versehen sich I. Maj. ess werde der Erbar Rhatt dieselbe nicht verdenken das sie davon nicht abweichen können. Damit Sie aber gleichwol erspüren können das I. Maj. ihrer Stadt und Bürgerschaft aufnahme so viel möglich zu befördern begierig, auch desswegen bequeme Mittel auch vor sich selbsten gnedigst gerne aussinnen, wollen I. Maj. ihnen sonsten den Walfischfang unter Norlandt und Norwegen, da es doch allen anderen Nationen verboten, vor ihre eingesessenen Burger gnedigst hiemit gegen Erlegung der gewonlichen Gerechtigkeiten Vergonnen und zulassen, Verhoffen auch, der Rhatt gebührliche Auffsicht haben werde, das kein Unterschleiff hierbei verlauffen möge, wie denn I. Maj. auch ferner und zur mehrerer Bezeugung zur gemeiner Stadt tragender gnedigster Gewogenheit ihnen die erlegung der itzo extraordinarie auffgelegten Dreissigsten und Zwanzigsten Pfennings zur Bergen, ob sie woll in particulari darumb nicht angehalten, hiemit erlassen haben auch ahn den Ambtmann daselbsten Befehlschreiben abgehen lassen wollen, das er ihre Bürgerschaft und guter ins künftige mit exaction desselben verschone.....

Gegeben auf dem Königl. Schlosse zu Copenhagen den 10. January anno 1622. Christian.

Die „Islandica" bezeichneten Akten des Hamburger Staatsarchives geben über jene pacta zwischen dem König Christian IV. von Dänemark und dem König Jakob I. von England die Auskunft, dass sie im Jahre 1621 abgeschlossen wurden und dass in diesen ältesten Traktaten an Fremde (Nicht-Dänen und Nicht-Briten) verboten sei, „Island, Feröe und andere umliegende Inseln sowohl als die ganze nordische Seite von Norwegen und vicina maria zu besegeln und dort zu fischen".

Es ist erklärlich, dass sich der Rath von Bremen damals gerade an Dänemark wandte, um unter seinem Schutze an der eben in diesem Jahre aufblühenden Grönlands-Fischerei Theil zu nehmen. Neben Gross-Britannien und den Niederlanden war es Dänemark, welches mehrere Pionier-Expeditionen nach dem Norden ausgerüstet hatte. Vermöge der politischen Verhältnisse in Deutschland, vermöge des Handels mit Bergen war Bremen vorzugsweise auf Dänemark angewiesen. Andererseits lag dem König Christian daran, den Rath zu Bremen bei der bevorstehenden Wahl eines Erzbischofs von Bremen für sich zu gewinnen. Der König wollte seinen Sohn zum Erzbischof erkoren sehen und der Rath war klug genug, diese Gelegenheit zu benutzen, um einige im Interesse des Bremer Seehandels wünschenswerthe Punkte zu erreichen.

Gesandtschaft Bremen's nach Kopenhagen. — Den Doktor Preisswerk, welcher zu diesem Zweck als Gesandter des Rathes von Bremen nach Kopenhagen ging, instruirte er also unter Andere m dahin:

Instructio

wonach sich bei der Kön. Maj. zu Dennemarck, Norwegen unser Abgesandter Syndicus, der Ehrnveste und Hochgelahrte Herr Johann Preisswerck, der Rechten Doctor, in unseren Particular Sachen richten soll.

Es soll gemelter unser Abgesandter, wan er nach Copenhagen, oder wo sich sonst I. Kön. Maj. etwa aufhalten möchten, ankommen, beneben der gemeinen auch um eine sonderbahre Audientz anhalten, und wan er darzu verstattet, nach behörlicher Danksagung, und anderen gewöhnlichen Complementen und Curialien, zuforderst I. Kön. Maj. gebürlich gratuliren, das die ein Zeithero vorgewesene Tractaten, durch sonderbahre schickung des Allerhöchsten, Jungst die endtschafft erreichett, dass I. Kön. Maj. Herr Sohn zu einem Coadjutorn und künfftigen Successoren dieses löblichen Uhralten Ertz-Stiffts designiret, erwehlett und proclamiret währe. — — — — —

Endlich würden sich I. Kön. Maj. auch gnädigst erinnern, was massen Sie sich miltköniglich erbotten, dieser unseror guten Stadt Commercia in königlichen gnaden zu befurderen und zu vermehren, Das auch im verflossenen Augusto etzliche Puncten, an deren gnedigsten Bewilligung unserer Stadt ein Königliche favor geschehe, von uns underthänigst übergeben, hetten auch Jungst von offt wolermelten Abgesandten die gute vertröstung bekommen, Das I. Kön. Maj. uns zwar in einen und anderen gnedigst zu gratificiren geneigett, Allein das Sie in solcher eill, und abwesenheit des Herrn Reichs-Cantzlers, mit dero Reichs-Räthen Darauss nit communiciren noch reden lassen können — — — — —

Bremen, d. 8. Decembris 1621.

Die „Kurtze punctatio der Articule, worüber die particular diese gute Statt betreffende assecuration zu begeren", lautete:

Weill auch I. Kön. Maj. sich zu verschiedenen mahln sonders gnedigst erbotten, dass Sie dieser guten Statt commercia und nahrung, Ihrem hohen wollvermögen nach, milt Königlich verbessern und befördern wolten, So thue man unterthenigst bitten, dass I. Kön. Maj. gnedigst geruhen wolle, den Bremischen Bürgern die sonderbare Königliche gnade und freiheit zu indulgieren, dass (nebenst den privilegien und Freiheiten, so das Cunthor zu Bergen von I. Kön. Maj. und dero hochlöblichsten Vorfahren habe) ihnen auch in allen andern I. Maj. zugehörigen Königreichen, Insulen und Ländern, insonderheit aber auf Grönlandt, Isslandt, Gotlandt, Fehro und auff Jenseits der North Cape frei zu traficquieren, zu fahren und zu handlen erlaubt, Ihnen auch etwa die für diesem in Isslandt gehabte Hauen [Häfen] wieder eingeraumet werden mögen, und dass I. Kön. Maytt. auch sonst in allen andern Stücken oder vorfallend occasionen dieser guten Statt heill und wollfahrt milt Königlich zu befördern gnedigst geruhen wollen.

Den 8. December 1621.

Darauf wurde die oben erwähnte Antwort von König Christian ertheilt.

Muthmasslicher Anfang der Bremer Grönlandsfahrten um 1625; aktenmässiger Nachweis derselben aus dem Jahre 1674. — Es ist, wie auch aus dem Nachfolgenden hervorgeht, wohl ausser Frage, dass vielleicht schon bald nach jenem Briefe des Königs Christian auf den Walfischfang ausgerüstete Schiffe die Weser verliessen und an dem reichen Gewinne, welchen die Spitzbergen'sche Fischerei in jenen Jahren abwarf, sich einen bescheidenen Theil holten. Nach-

weislich aus den Akten des Bremer Archives [1]) ist es erst 1674, wo in Bremen eine „Grohnländische Compagnie *wieder* aufgerichtet" worden war.

Am 7. Dezember 1674 suchen nämlich 31 Kaufleute, „Interessenten der Grönländischen Compagnien", um Befreiung der Consumtionsabgabe nach: für die Viktualien, besonders die Beesters, welche alljährlich hier geschlachtet und auf den Grönlandsfahrern verzehrt werden. Es ist in mehrfacher Beziehung für unseren Gegenstand von Interesse, auf den Inhalt des Gesuches etwas näher einzugehen.

Einzelheiten über die ältere Bremer Grönlandsfahrt. — Die Consumtionsabgabe, so wird ausgeführt, sei zur Unterhaltung der Soldateske bewilligt.

„Nun werden aber diese Victualien, so wir auf unsere Grönländischen Schiffe mit ohnedem sehr schweren Kosten hinuntersenden und von anderen Örters uns besser damit versehen könnten, hier in loco nicht, sondern auf dem Schiffe, weit von Bremen, consumirt. Der Rath solle ferner ponderieren, wann diese angefangene Grönländische Fahrt durch Gottes väterliche Gnade sich jährlich möchte vermehren und zunehmen, was dieser guten Stadt und dem Publico von Zeit zu Zeit darinen zuwachsen könne, indem dadurch die frembde und ausländische Handelsleute, auch viele gemeine Schifferknechte, ja über 200 Personen, wann sie allhier angenommen, ihr Bier und Brod in dieser guten Stadt consumiren, Von benachbarten öhrtern abgewöhnet und anhero gezogen werden, da inzwischen viele burgere hieselbst mehre andere wahren, welche sonst an diesem ohrte niemals gesuchet und abgeholet werden, bei der handt zu haben und zu verschaffen, ihnen högst angelegen sein lassen werden, wie der senatus Hamburgensis löblich darinnen verfahren, *indehm derselbe in so langen Jahren nicht das geringste von ihren grohnlandischen schiffen begehret,* ihnen auch verstattet, dass diese und auch andere Schiffe ihr Bier, und was sie sonsten nötig, ausser der Stadt in Altena brauen und einkauffen lassen mögen, ja in ihre Stadt, vor dem Hauen, ohne einigen entgelt solches einzuladen und einzunehmen, gerne vergonnen, auch die Vorfahren am löbl. Regiment hieselbst Freyheit an die Hitlenderfahrer und anderen zur Seh gehenden Fischern ertheilt und dero aussgehende und einbringende wahren gahr geringe beschwehrt und belegt haben, indehm sie wahren holen, so auss der Seh erst gefangen werden. Ingleichen seien die Bergerfahrer alhie für anderer Burgern und Kauffleuten mit grossen privilegien und Freyheiten sowohl wegen ihre einkommende alss ausschickende Gütern begnadigt, weil solche über Seh geholet werden. Ihrer Königl. Maytt. von Dennemark nehmen nichts von denen Schiffen, so auss ihren Landen nach Grohnland fahren, ja vergonnen auch denen Lübeckschen Bürgern, dass sie mit Ihren Grohnlandschen Schiffen durch den Sundt zollfrei passiren mögen, ohne zu gedenken, wie die H. H. Staten von Hollandt lange Jahre mit Freygebung aller unpflichten diess herrliche Werk und Fahrt so rühmlich befordet und ihren einwohnern überdehme alle hülffmitteln dazu alss sonderliche liebhabern der commercia und handlungen gecontribuirt haben, wan den nuhmehro auch unserem lieben Vaterlande zum besten noch eine andere undt neuwe comp. gleichfalls entstanden undt auffgerichtet, so nach Grohnland werden equipiren, und uns ersuchet mit dieser Supplik einzukommen, welche sie auch nebenst uns unterzeichnet haben."

Um es beiläufig zu erwähnen, wurde die gewünschte Begünstigung in so weit gewährt, dass gegen Einreichung einer Spezifikation die Consumtions-Freiheit für den Schiffsconsum an Brod und Mehl zugestanden wurde. (Senatsconclusa vom 23. Dezember 1698 und 8. Februar 1704.) Noch einiger anderer Archiv-Akten möge hier gedacht werden, weil sie nach mehr als Einer Seite hin für unser Thema und die Anschauungen jener Zeit von Interesse sind.

Im März des Jahres 1676 suchen die

„Burgers und Rehders der Grohnlandischen Compagnie (Rehders der 6 nach Grohnland destinirten Schiffe) um Bürgerrecht für ihre fremde Matrosen wegen des französischen Krieges nach, sie haben, erklären sie, von Fürstlicher Durchlaucht von Hannover Residenten in Paris Zeitungen erhalten, dass gegen Zahlung eines gewissen für die Last dieser Stadt Schifffahrt durch die französischen Kapers oder Schiffe gahr nicht sollte troubilirt werden, dennoch aber mit dieser Condition, dass kein einziger Holländer noch Hamburger sich darauff befinden müsse, ja dass ein einziger Cajüt Junge von Feindes-nation capable wäre, das gantze Schiff mit der Lahdung ins Verderben zu stürzen." Sie erklären weiter: „Weil es aber uns Rehdern der gedachten Schiffe unmöglich fällt, mit Bremer Bootsknechten oder Schiffsleuten alleine zu fahren, auch desswegen schon eine ziemliche Zahl von anderen Nationen angenommen, und darauf ein ziemliches Stück Geldes expendiret haben, und dieser Stadt Nahrung und Schifffahrt durch diesen vor *kurzen Jahren wieder angefangenen* Handel merklich befördert wird, so bitten sie darum, dass man diesen fremden auf unseren Schiffen dienenden Schiffleuten, zur promotion der Commercien, dass hiesige Bürger Recht precario nur so lange grossgünstig verleihen und geben mögte, alss Sie sich dieses Jahr auff gedachten unsern Schiffen befinden würden, damit dieselben bey ankommen einiger Caper völlig versichert und alles auffbringens geäussert sein mögen."

Am 7. November 1677 kommt zuerst in Frage, wie hoch der Eingangszoll auf aus Holland als Handelsartikel eingeführte Barten zu setzen sei. Es heisst in dem bezüglichen Wittheits-Protokoll (dem Protokoll des in corpore versammelten Raths):

„Da bisher Fischbein zur convoje das Pfund schwer 4 Groten gegeben, die Kaufleute aber von den Wahren so viel zu geben nicht vermeinten, so wurde beliebet, dass die Accise-Herren mit ihnen deswegen handeln mögen und das Pfund schwer auf 3 oder 2 Groten convoje setzen".

Im Jahre 1677 beschweren sich die Interessenten bei der Grönländischen Compagnie darüber, dass die Tonnenmacher und Seiler ihnen Vorschriften machen wollten, bei welchem Meister sie ihre Arbeiten machen lassen sollen.

Das Grönländische Recht der Holländer; Annahme desselben Seitens der Deutschen Seestädte. — Aus dem Jahre 1684 endlich ist ein nicht unwichtiges Aktenstück erhalten, in welchem die bisher faktisch angenommenen Holländischen Usancen des Fischereibetriebes in Grönland durch eine ausdrückliche Erklärung der betreffenden Bremer Rheder förmlich adoptirt werden. Wir entnehmen diesem in Holländischer Sprache abgefassten Schriftstück die folgenden wichtigsten Stellen:

Vor dem Senat erschienen: Eldermann Jürgen Baltzers und Bruno Heylman, ferner Dirck Wolpman, Conrad Mehne, Jacob von Berchem, Albert Schomaker, Henrich Sanders, Frans Dreyer, Henrich Klugkist jun., Albert Ellerhorst, Arnold Duntze, Daniel Meinershagen, Jobst Henrich Balcke, Kaufleute Bremen's aus verschiedenen auf Grönland rhedernden Compagnien, haben sich darüber informirt, welche Gebräuche und Gewohnheiten in den Fällen von Schiffsunglück [1]) in Grönland bezüglich des Bergens von Volk, Schiffen, Walfischfanggeräthschaften, Speck, Thran, Barten &c. bei den Einwohnern der vereinigten Niederländischen Provinzen bestehen. Sie finden, dass die Mannschaft eines verun-

[1]) Im Hamburger Staats-Archiv fand ich ebenfalls kein Schriftstück, das einige Auskunft über diese ältesten Bremer Grönlandsfahrten gegeben hätte.

[1]) Datt zye voor genoemde reedery op groenland voor eenige jaeren weer hervatt hadden en bevonden datt die derwaerts gaende Scheepen, groot risico vann door hett ys gebrooken off door datt selbe besett te worden.

glückten Schiffes durch das erste Schiff, an das sie kommt, zu den gebräuchlichen Kosten aufgenommen und mit Mundkost bis zu dem Platz versehen wird, wo das bergende Schiff zu Haus gehört; — ferner, dass die in Grönland oder in dieser Gegend aus verunglückten oder verlassenen Schiffen geborgenen Güter zur Hälfte an den Eigner, der das Schiff verloren, oder an dessen Ordre zurück erstattet werden, und zwar an dem Platz, wo das bergende Schiff ankommt, indem dem Berger als Berglohn und Fracht die andere Hälfte zukommt. Die Attestanten waren hierin übereingekommen und es war ihrer Ordre gemäss durch ihre Commandeurs zu verschiedenen Malen Volk von verschiedenen Nationen übergenommen worden. Sie waren mit Kost und Trank versorgt und nach ihrer Ankunft hier waren ihnen, besonders den Holländern, so viel Lebensmittel und Reisegeld gegeben worden, dass sie nach Hause zurückkehren konnten. Bezüglich der geborgenen Güter hatten die Attestanten und ihre respektiven Compagnien solche Ordre gegeben, dass sich Niemand über sie beschwerte, noch Ursache hatte, mit Recht sich über sie zu beschweren. In den kurzen Jahren, dass ihnen diese Gewohnheit bekannt war, waren ihnen nur die beiden folgenden Beispiele vorgekommen: Commandeur Gerrith Jacob Buis, führend das Schiff „die Eendracht", hatte im Jahre 1682 einiges Gut von dem verunglückten Schiff, dessen Commandeur Bowe Jochens, gewöhnlich Bowe genannt, geborgen. Davon hatte genannter C. Buis den halben Werth in Geld zu Folge Übereinkunft mit dem Buchhalter des gebliebenen Schiffes an diesen Buchhalter im Namen seiner Rheder freiwillig und ohne Widerspruch restituirt. Commandeur Jost Blase, führend das Schiff „de Koning Albertus", hatte im Jahre 1683 einiges Gut aus dem verunglückten und verlassenen Schiff „de vergulde Duyff" geborgen, wovon die hier wohnenden Rheder an die Eigner zugleich mit dem hier geschätzten Werthe desselben Kunde gegeben, indem sie es ihrer Wahl überliessen, ob sie das Geborgene zu dem Werthe des geschätzten Preises annehmen und die Hälfte davon empfangen wollten oder das Gegentheil. Die Eigner des geborgenen Gutes entschieden sich dahin, die Hälfte des geschätzten Werthes in Geld anzunehmen, und dieses ist dann ohne Widerrede an ihren Buchhalter S. Dirck Leenders durch Ordre der Rheder des „Koning Albertus" ausgekehrt und bezahlt worden. Ferner haben wiederum die Herren Holländer an einige der Attestanten und Mitglieder in dergleichen Vorfall die Hälfte des den Attestanten aus verunglückten oder verlassenen Schiffen zukommenden Bergegutes wieder lassen zukommen, wie zu ersehen aus der Restitution, welche Symon Willenjin zu Middelburg, J. Walerave zu Dortrecht und Commandeur Elias Pairi, zu Rotterdam wohnend, an die Rheder des im Jahre 1681 verunglückten Schiffes „de Jonas" gethan. Die Berger schätzten das Berggut, die Eigner nahmen den geschätzten Werth als richtig an und kehrten den Bergern die Hälfte desselben aus. Commandeur Claes de Valck restituirte an die Rheder des im Jahre 1683 verunglückten und verlassenen Schiffes „de Muyser" einiges geborgene Gut gegen Empfang der Hälfte des geschätzten Werthes. Die Attestanten erklärten nun für sich und ihre Mitrheder mit feierlichem Eide, dass diess Alles der Wahrheit gemäss sei und dass sie beschlossen hätten, solchen Gebrauch und Recht auch ferner reciproque beizubehalten, dass auch weder von dem Rath noch von dem Richter dieser Stadt einige Frage oder Process gegen die Bürger der Stadt wegen dieses Gegenstandes erhoben sei. Wir haben daher auf die Requisition der genannten Attestanten diesen Akt mit dem Siegel unserer Stadt und der Unterschrift des p. t. Praeses Bürgermeisters ausgefertigt.

Geschehen zu Bremen am 19. November 1684.

Nicolaes Zobel, Dr., p. t. Praeses Reipublicae Bremensis.

Es scheint, dass dieses Aktenstück nach Amsterdam an die Regierung so wie an sämmtliche Holländische Grönlands-Rheder geschickt wurde. Dort wird den 22. Januar 1695 von den Staaten von Holland und West-Friesland eine Resolution gefasst, welche das Grönländische Recht in einer Reihe von theilweise bereits im Jahre 1677 adoptirten Grundsätzen, die seitdem in den Niederlanden im Wesentlichen Geltung hatten, enthielt. In Bremen und in Hamburg (durch ausdrückliche Verordnung von 1696) und in Emden wurde diese Resolution die Grundlage und Norm des Grönländischen Rechts.

„Wir Bürgermeister und Rath der Stadt Hamburg", so lautet die Verordnung des Raths von Hamburg von 1696, „geben allen und jeden, denen daran gelegen, vermittelst dieses offenen Drucks zu vernehmen, wessgestalt Uns hiesige committirte von den gesammten Interessenten der Grönländischen Fischerei nachfolgendes von ihnen entworfenes Reglement übergeben, und dabei geziement gebeten, Wir geruheten solches Obrigkeitlich zu approbiren, und in vim Legis zu autorisiren.

„Wie Wir nun dieses Reglement so befunden, dass es zum Besten der Grönlandsfahrt gute Verordnungen in sich hält, so haben Wir auch kein Bedenken gehabt, solches in allen seinen Puncten gut zu heissen, und zu Jedermanns Wissenschaft, wie hiemit geschieht, solches drucken und publiciren zu lassen, mit dem Anhange, dass sich ein Jeder darnach hinführo schuldigst achten, und demselben nachleben soll; Gestalt dann auch bei ereignenden Fällen in judicando einhalts sothanen Reglements jeder Zeit zu verfahren."

Es folgt dann das Reglement, welches von den Committirten, den Herren Harm Gerh. Backer, Berend de Vlieger, Joh. Carl de Vlieger, Joh. Beetz, Gerhard Gühle und Jon Tamm, unterzeichnet ist. Wir geben jene Resolution im Auszuge, übersetzt aus „de Walvisvangst" (Th. I, S. 22). Das Hamburger Reglement lautet im Wesentlichen übereinstimmend.

Auszug aus der Resolution der Staaten von Holland und West-Friesland, in ihrer Versammlung gefasst den 22. Januar 1695:

1) Wenn ein Schiff verunglückt und der Commandeur und das Volk sich zu retten suchen, soll das erste Schiff, an welches sie kommen, sie zu retten schuldig sein, und wenn dieses einem andern Schiffe begegnet, soll es die Hälfte des besagten Volkes übergeben, wie auch das geborgene Volk schuldig sein soll überzugehen, es wäre denn, dass das zweite Schiff bereits geborgenes Volk inne hätte, in welchem Falle das Volk pro rata vertheilt werden soll, dass eines so viel als das andere und ein jedes der beiden Schiffe die Hälfte des Volkes habe, und wenn sie zu anderen Schiffen kommen sollten, soll alsdann wieder wie zuvor eine Vertheilung geschehen.

2) Die Viktualien, welche die Geborgenen an Bord bringen, sollen von ihnen selbst verzehrt werden, und was noch übrig sein möchte, nachdem sie an das zweite oder folgende Schiff gekommen sind, davon sollen sie pro rata des Volkes mitgeben; desgleichen soll den salvirten Schaluppen, welche keine Viktualien mitbringen, aus christlicher Liebe beigestanden werden, mit Beding, dass sie arbeiten, wie andere Matrosen.

3) So auch, wenn ein oder mehrere Schiffe und Güter in Grönland bleiben müssten oder verloren würden, so soll der Kommandeur und Schiffer, oder wer an ihrer Stelle ist, ein Jeder für so viel ihn angeht, so lange sie dabei sind, ihre freie Wahl haben, ob sie das Gut wollen bergen lassen, und wie, jedoch so, dass die Kommandeurs, welche allda gegenwärtig sind, die Freiheit haben sollen, solche Güter zu übernehmen oder nicht.

4) Wenn Jemand zu einem oder mehreren gebliebenen oder verlorenen Schiffen und Gütern kommt, welche verlassen sein möchten, und Niemanden dabei fände, so mag er solches Gut bergen. Von diesen geborgenen Gütern, es sei Geräthschaft zum Walfischfang, Speck, Thran und Walfischbarten, Walrosszähne, Schiffsgeräth, oder was dergleichen Mehreres sein möchte, soll, wenn er hier zu Lande kommt, die eine Hälfte dem zu Gute gehen, der es gerettet hat, und die andere Hälfte denen verbleiben, die es verloren haben, welchen derjenige, der es gerettet hat, die Hälfte herausgeben soll, ohne Fracht, Parteniergeld oder andere Unkosten zu fordern oder zu prätendiren.

5) Wofern ein oder mehrere Schiffe oder Güter vor dem Bergen von denen, welche Monatsgelder, und den Parteniers, welche Theil haben, wäre verlassen worden, so sollen weder die, welche auf Sold, noch die auf Part dienen, von dem geborgenen Schiffe, Schiffen und Gütern Etwas geniessen oder zu prätendiren haben, und soll in diesem Falle das Gut des Schiffes und das von dem Walfischfang den Rhedern zu Gute gekommene von ihnen genossen werden.

6) Wenn aber das Volk von dem gebliebenen Schiff oder Schiffen und Gütern dabei ist und die Güter hat retten helfen, sollen aus dem

reinen vierten Theil von allem Geborgenen die, welche um Sold auf dem Schiffe dienen, ihr bedungenes Monatsgeld und die Parteniers, oder welche um Part dienen, für ihre gethane Arbeit ein Monatsgeld von 20 Gulden geniessen, bis dahin, als das Schiff geblieben ist, so dass die Parteniers in diesem Falle eben so wie die, welche um monatliche Gage dienen, considerirt werden. Wenn jedoch der vorbesagte vierte Theil nicht so weit reichen sollte, wird ein Jeder, sowohl der um Monatsgeld als der auf Part dient, nach Advenant missen müssen, und was von demselben vierten Part über die erwähnten Monatsgelder Überschuss ist, soll den Rhedern zum Profit gereichen.

7) Der Kommandeur, welcher einiges Gut rettet, soll den Werth desselben berechnen, davon den im vorstehenden Artikel erwähnten Betrag an Monatsgeldern abziehen, die sich ergebende Summe mit den Marktpreisen des Thrans und der Barten vergleichen und danach Offiziere und Mannschaft so bezahlen, als wäre die Summe das Ergebniss der Fischerei; aber die um Sold dienen, sollen Nichts davon geniessen und sollen 50 Quardeele Thran und 1600 Pfund Barten für einen Fisch gerechnet werden.

8) Alle solche geborgenen und zu Schiffe gebrachten Güter sollen allem Vorfall von Schaden und Haverei eben so wohl als eigen Gut unterworfen sein.

9) Wenn Jemand in dem Eis einen Fisch getödtet hat und solchen durch Ungelegenheit nicht könnte an Bord bekommen, so bleibt er Eigner, so lange Jemand von dem Volke dabei ist, und wenn kein Volk dabei ist, obschon er ihn an einem Eisschots festgemacht, so mag der, welcher dahin kommt, diesen Fisch zu sich nehmen.

10) Wenn man bei dem Lande sich befindet und es hat Jemand einen Fisch, mag er denselben vor Anker, Dreggen oder kleinen Ankern und Seilen festlegen, nebst einem Zeichen oder Flagge darauf, so bleibt, wenn schon Niemand dabei ist, er doch dem Eigenthümer liegen.

11) Wenn auf der Reise nach Grönland unter der Admiralschaft im Defendiren Jemand an seinen Gliedern verstümmelt würde, soll dafür der Billigkeit nach von den Committirten der Grönländischen Fischerei bezahlt und solches repartirt werden über die ganze Flotte; so auch bei der Rückreise.

12) Endlich, wenn einige Sachen, die hierinnen nicht begriffen sind, sich hervorthun sollten, will man selbiges durch ehrliche Leute ausmachen lassen.

Diese auf Gerechtigkeit und Humanität beruhenden Grundsätze kamen dem ganzen Betriebe zu Gute, manchen Streitigkeiten war im Voraus die Spitze abgebrochen und die Rettung von Menschenleben so viel wie möglich erleichtert und gesichert.

In Gross-Britannien wurden niemals bestimmte, auf diese Fragen bezügliche Vorschriften und Gesetze erlassen. Zwei Grundsätze hatten dort aber immer nach Scoresby praktische Geltung: 1) ein festgemachter Fisch, lebendig oder todt, ist Eigenthum derer, welche mit dem Fisch in Verbindung stehen oder ihn in Besitz halten; 2) ein freier, nicht auf solche Weise gebundener Fisch ist gute Jagd für Jeden.

Den einfachsten und für alle Fälle anwendbaren Grundsatz findet der würdige Scoresby in dem Wort der Bibel: „Was du willst, das dir die Leute thun sollen, das thue ihnen auch, und was du nicht willst, das dir die Leute thun sollen, das thue ihnen auch nicht."

Nur wenige Fälle kamen vor, in welchen zwischen Commandeuren, beziehungsweise Rhedern Deutscher Schiffe Streitigkeiten entstanden, welche durch Anrufung und Vermittelung von Behörden erledigt werden mussten. Einzelne dieser Fälle sollen später angeführt werden.

Älteste Grönlands-Fischerei Hamburg's. — Hamburg, an dem grössten der ihren Lauf nach der Nordsee richtenden Deutschen Ströme gelegen, eine Stadt, deren Mauern von dem Athemzuge des Meeres, von Ebbe und Fluth, unmittelbar erreicht werden, wo Schiffsbau und Handel, Seefahrt und Fischerei der Deutschen Küsten mehr und mehr ihren Markt und Mittelpunkt fanden, das endlich geübte Fischerleute in grosser Zahl auf den nahen Holsteinischen und Schleswig'schen Inseln zur Hand hatte, nahm wohl unter den Hansestädten zuerst an der Grönlands-Fischerei Theil. Nach Scoresby's Aufstellung folgten die Hamburger unmittelbar den Dänen, also noch vor 1620. Sie wählten ihre Station in einer von ihnen entdeckten kleinen Bai an der Westküste von Spitzbergen, bei den Sieben Eisbergen. Ziemlich eisfrei eignete sie sich sehr gut zu einer Fischerei-Station. Nach Friedrich Martens' Spitzbergen'scher Reisebeschreibung wäre es um 1640 („etliche dreissig Jahre vor 1675") gewesen, als zuerst die Hamburger mit einem oder zwei Schiffen es wagten, in so grausam kalten Landen Nahrung zu suchen.

Die erste Glanzperiode der Fischerei, die Baienfischerei, war also schon vorüber und unsere Landsleute hatten von Anfang an mit grösseren Schwierigkeiten zu kämpfen als die Engländer, Holländer, Dänen und Franzosen.

„Als dieses negotium", so sagt ein späteres Aktenstück aus dem Anfang des 18. Jahrhunderts, „in Hamburg stabiliret wurde, embrassirte es die Stadt mit solchem applausu, wie eine dergleichen bloss auf Gottes Segen beruhende Nahrung billig verdiente."

Die Schoonenfahrergesellschaft. — Es scheint, dass der Hamburgische Walfisch- und Robbenfang sich zuerst bei der Schoonenfahrergesellschaft concentrirte. Diese Gesellschaft hatte grösstentheils den Fang und Handel der grossen Fische, namentlich auch den Häringshandel von Hamburg aus in ihren Händen [1]). Letzterer unterlag, als die Hauptbeschäftigung der Gesellschaft, einer staatlichen Oberaufsicht, während der Walfisch- und Robbenfang als ein internum der Gesellschaft erscheint. Im Jahre 1648 soll die erste Thranhütte in Hamburg erbaut und eingerichtet worden sein, im Jahre 1674 waren bereits neun Thranhütten vorhanden und somit der Betrieb schon ein sehr bedeutender.

In einem Gesuche der Oberalten der Schoonenfahrer-Compagnie an den Rath wegen freier Lagerung des Thranes in den Packhäusern heisst es unter Anderem: „Wann nun dieses eine Sache, so unsere gesammte Schonfahrer-Compagnie, auch die Grönlandsfahrer, Bergerfahrer, Moscovie-

[1]) Nach einer Mittheilung aus den Akten des Hamburger Staatsarchives, welche Verfasser der Gefälligkeit des Herrn Archivar Dr. O. Benecke verdankt.

fahrer, Drontheimer und alle Kaufleute dieser guten Stadt, welche mit Thran handeln, concernieret, Massen bekannt" u. s. w.

Verzeichniss der Hamburger Walfischfahrer 1669—1698.— Die werthvollste Nachricht über die Geschichte der älteren Hamburger Grönlands-Fischerei ist ohne Zweifel das „Verzeichniss der Schiffe, die auf den Walfischfang von Hamburg abgegangen, und wie viel sie jedes Mal gefangen haben, vom Jahre 1669 bis 1698 incl." Es ist in Holländischer Sprache geführt, wie jene frühere Erklärung der Bremer Rheder, — wohl erklärlich, wenn man bedenkt, dass die Holländer damals noch immer das erste Seehandelsvolk Europa's waren und daher die Hansestädte in der ganzen Art und Weise ihres Handelsbetriebes viel von dem Holländischen Wesen und seinen Eigenthümlichkeiten annehmen mussten. Das Verzeichniss, aus welchem wir im Anhang als Probe einige Jahre mittheilen, da es bisher unseres Wissens noch nicht veröffentlicht wurde, giebt die Namen der „Directeurs" (Eigenthümer) der Schiffe oder der Vertreter der Compagnien, welchen sie gehören, ferner die Namen der Kommandeure, die Zeit der Rückkunft und den Ertrag an Fischen und Speck an.

Die Familiennamen sind zum Theil alt-Hamburgischen, zum Theil Holsteinischen und Holländischen Ursprungs, manche, wie Schomaker, Backer, Mangels, Witte, Teunis, Dirks, Roloffs, finden wir in dem Bremischen Verzeichnisse, welches zu Ende des 17. Jahrhunderts beginnt, wieder, einzelne Kommandeure, wie folgende:

C. Rickmers, von 1669—1689 Kommandeur,
R. Volkers, von 1678—1681 Kommandeur,
P. Peters, von 1671—1681 Kommandeur,

fuhren jedes Frühjahr auf die Fischerei bei Grönland. In der Liste der Directeurs finden wir einzelne Namen und Firmen diese 30 Jahre hindurch im Walfischfang engagirt; es sind diess die Govers, de Vlieger, Backer, Schomaker.

Die Namen der Schiffe sind nicht ohne charakteristisches Interesse. Die Apostel des Neuen wie die Glaubenshelden des Alten Testaments sind es vornehmlich, die den auf gut Glück zu so gefährlicher Fahrt ausgehenden Schiffen ihren Namen geben und so gleichsam ihnen Schutz und Schirm werden: St. Paulus, St. Pieter, St. Jan Evangelist, de Koning David, de Koning Josephus, Abraham offer Sande, St. Jan Baptist, St. Jacob, de Prophet Daniel, de Maria, de Engel Gabriel, St. Michel, de Oude Tobias, St. Johannes, St. Nicolas, de Jonas, de Ledder Jocob's, Salomon's Gericht, de drie Helden David's, St. Elisabeth, de Sara, de Susanna Maria, St. Gertruyt, St. Anna, de heylige dry Koning. Neben den Königen und Propheten des Alten und Neuen Testaments läuft auch gelegentlich ein Name aus der Heidenwelt mit unter, wie Neptunus, de Fortuyn, de Justitia, de Hector, de Concordia, de Charitas, de Patientia, de Vogel Phönix, de Vigilantia. Viele Namen beziehen sich auf Seefahrt und Fischfang oder sind nationaler und stadtpatriotischer Bedeutung oder sie sind als Huldigungen an hohe Personen anzusehen oder deuten die lebhaften Handelsbeziehungen an, in welchen Hamburg zu anderen Ländern und Plätzen stand, deren Kapital wohl bei der betreffenden Unternehmung mit betheiligt war. Noch andere sind Thiernamen oder moralischer Tendenz. Eigennamen von Rhedern kommen nur wenig vor, wohl aber nicht selten die Vornamen ihrer Frauen und Töchter. Von der ersteren Art sind besonders folgende bezeichnend: de Zeemann, de jonge Zeemann, de Hoop, de Zeepardt, de Valk, de Hoop op de Walvis, de witte Bahr, de Dolphin, de Noordsteeren, de Sonn, de Walrus, de Morgensteeren, de Jager, de Gronlandsche Vissery, de swarte gecronde Walviss, de Walviss met de Jonas, de seven Steeren, de Visser, 't wakent Oog, de gröne Jager. Die zweite Gattung wird unter Anderem durch folgende Namen vertreten: de Kayser Kunradus, de Ruland, de Konigin Christina, de Geluckstädter, de Stadt Hamborg, 't Wapen von Bergen, de Moscovieter, de Stadts wolvaerdt, de Kayserinne, 't Wapen von Ostfriesland, de Burger van Hamborg, 't Wapen von Hamborg, de Börs van Copenhagen, 't Wapen van Dänemark, de Konigin van Sweden, 't Casteel van Glückstadt, de Stad Stockholm, 't rathhuys van Altona, Schip Kronborg, de Stadt Glückstadt, d'Elffstrom, de Stadt Stockholm, de Koning van Sweden, de Burger van Stockholm. Von den Thiernamen kommen ausser den obigen unter anderen vor: die Nachtigal, der Falk, der rothe, der weisse und der goldene Löwe, der Hahn, der goldene Kranich, der weisse Schwan, die Löffelgans, der Pelikan, der Papagei, der grüne Papagei, das weisse Pferd, die goldene Fliege, der goldene Elephant, der schwarze und der blaue Adler, der gekrönte Pfau, die goldene Taube, der wachende Kranich, ja sogar das Kameel. Frauennamen sind z. B. die Jungfrau Christina, Jungfrau Johanne, die Lucia, die Anna Catharina, männliche Vornamen: Emanuel, Franciscus, Salomon u. a. Moralischer Tendenz sind z. B.: Liebe, Friede, gekrönter Friede, gekrönte Liebe, die Eintracht. Auch die Pflanzenwelt ist durch einige Namen vertreten: der Kirschbaum, der grüne Baum, der Orangenbaum, der Palmbaum. Den hohen Werth eines Schiffes zeigen die Namen Krone, Perle, Schildpatt, und endlich fällt uns der sonderbare Name des Schiffes „de Schrieffeder" (Schreibfeder) auf.

Was den Ertrag der Hamburger Grönlands-Fischerei während der Periode des Verzeichnisses angeht, so sind die Jahre 1669, 1671, 1672, 1673, 1682 und 1697 die glänzendsten. Es kamen in diesen Jahren durchschnittlich auf jedes Schiff 7—11 Fische. Nach den guten Jahren

1671 bis 1673 wird die Zahl der ausgehenden Walfischfänger verdoppelt, von 40 steigt sie nämlich auf 83, sinkt aber wegen des sich wiederum sehr vermindernden Ertrages bis auf 50 und 40 herab. Die ungünstigsten Jahre waren 1688 und 1689, wo auf jedes Schiff durchschnittlich nicht ein Fisch kam. Als die glücklichsten Walfischfänger erscheinen unter Anderen folgende:

Schiff.	Kommandeur.	Fische.
d'Nachtigaal	Peter Petersen	26 in 5 Jahren,
de vergulde Falk	Peter Dierks	115 „ 13 „
Sankt Peter	Peter Castens	39 „ 5 „
de Liefde	Cornelis Peters	98 „ 12 „
de witte Baer	Cordt Kuhl	73 „ 8 „

Es gab in der fraglichen Periode Jahre, wie z. B. 1674 (75 Schiffe), wo von der ganzen Fischerflottille nicht ein einziges Schiff verloren ging, höher als fünf steigt die Zahl der durch Seeunglück verlorenen Schiffe nie und es war in der ganzen Periode der Verlust an Schiffen durch Seeunglück bei 1549 auf den Fang ausgelaufenen Schiffen 56, was kaum 3½ Prozent beträgt. Es kommt aber für die Rheder noch der Verlust durch Kaperei hinzu, welche in der Kriegszeit gegen Ende des 17. Jahrhunderts besonders gegen die oft mit höchst werthvoller Ladung heimkehrenden Grönlands-Fischer betrieben wurde.

Martens, des Hamburger Schiffsbarbiers, Grönlandsfahrt im Jahre 1671, von ihm selbst erzählt. — Jetzt zu dem ältesten Druckwerk über die Deutsche Grönlands-Fischerei, zu „Friedrich Martens' von Hamburg Spitzbergischer oder Grönlandischer Reise-Beschreibung, gethan im Jahre 1671" [1]. An der Hand von Martens lernen wir erst den ganzen Betrieb näher kennen. Martens erzählt in der Widmung seiner Schrift an den Rath von Hamburg, datirt von 1675, „dass er vor 4 Jahren auf einem nach Spitzbergen gehenden Hamburger Schiffe die Reise nach Spitzbergen gethan und sich als einen Schiffsbarbier darauf habe brauchen lassen". Er sagt weiter:

„Ich habe bey dieser Gelegenheit Gottes sonderbahre Vorsehung an diesen kalten Orten betrachtet, und was ich im Eise, im Wasser, in der Luft und auff dem Lande Denkwürdiges gefunden, nach dem Leben alsobald auff der Reise frisch abgerissen und, so viel ich gekonnt, nicht aus anderen Büchern, sondern aus eigener Erfahrung beschrieben."

Lebendig und anschaulich, wenn auch in einfacher und stellenweis selbst plumper Sprache, schildert der Hamburger Schiffsbarbier im ersten Theile den Verlauf seiner Reise, welche vom 15. April bis 21. August 1671 währte.

Des Mittags am 15. April segelte das Schiff bei Nordostwind von der Elbe in die See. Es hiess „Jonas im Walfisch", der Schiffer „Peter Petersen der Friese" [2]. Am Abend waren sie bei Helgoland (Heilige Land). Am 21. (auf 62° 12′) rüsteten sie sich schon auf den Walfischfang. Die Lanzen, Harpunen, Leinen, Riemen, und was noch mehr dazu gehörte, legten sie in die Nebenschifflein oder Slupen auf Vorrath nieder. Am 27. kam das Schiff bei Ostnordost auf 71° an das Eis. Jan Mayen-Eiland war Südwest zum Westen nach Muthmassung 10 Meilen entfernt, jedoch, wie so häufig, wegen des Nebels nicht zu sehen. Am 4. Mai wird berichtet, dass täglich „unbeständig Gewitter" sei. „Die Seehunde siehet man sehr viel, sie springen aus dem Wasser vor den Schiffen her, possierlich anzusehen, stehen mit halbem Leibe aus dem Wasser und halten gleichsam einen Tanz (Rüben-Tanz genannt) unter einander."

Vom 5. an sahen sie täglich viele Schiffe, die um das Eis kreuzten. „Ich merkte, wann einer dem andern nahe vorbeisegelte, preieten sie einander, das ist, sie riefen: Holla, der andere rief wieder also: Wie viel Fische habt ihr gefangen? Der andere antwortet: drei, vier, fünf, oder wie viel es sind. Der andere macht es wieder also, sollte er auch noch einen oder mehr, als er hat, dazu setzen, schadet eben Nichts."

Wenn es so windig, dass sie wegen des Windes einander nicht zurufen können, schlagen sie mit dem Hute auf und nieder, so viel Mal, als Einer Fische gefangen hat.

„Wenn sie aber ihre vollkommene Schiffsladung von Walfischen haben, lassen sie zum Zeichen die grossen Fahnen (Flaggen genannt) wehen. Hat Einer ein Gewerbe an den Andern, so legt er dasselbe bei dem Andern ab." (Martens verweist hinsichtlich des Flaggens auf die beigegebene Abbildung. Auf dieser erscheint unter Anderem ein grosser Walfischfänger im Fange eines Fisches begriffen. An der Spitze des vorderen und hinteren Mastes wehen Flaggen; Farben und Insignien nicht zu erkennen. Am Spiegel eine breite Flagge mit kurzem Stock, auf welcher die Umrisse eines Walfisches deutlich zu schauen sind.)

Am 7. Mai Nachmittags sahen sie Spitzbergen, das „Südende von dem Nordvorlande". Sie wussten nicht anders, als dass es der Behaltene Hafen (behoude haven) war. „Das Land sahen wir wie eine finstere Wolke, welche voll weisser Striche war." Sturm, Schnee und Nebel wechselten mit einander ab. Sie steuerten westlich und waren am 14. bei schönem Wetter auf 75° 22° N. Br. An diesem Tage sahen sie 20 Schiffe. Es war viel kleines Eis und sie vermieden es, hinein zu fahren.

Am 15. sahen sie den ersten Walfisch, liessen 4 Slu-

[1] Hamburg, auff Gottfried Schultzens Kosten gedruckt im Jahre 1675.

[2] Wie aus der im Hamburger Archiv vorhandenen Übersicht zu entnehmen, segelten in diesem Jahre von Hamburg 40 Schiffe nach Grönland. Sie brachten 351 Fische heim, welche 16.937 Quardeele Speck lieferten. Peter Petersen wird der Friese genannt, zum Unterschied von einem anderen Commandeur gleichen Namens, welcher den Grönlands-Fahrer „d'Nachtigaal" commandirte.

pen vom Schiffe, indess der Fisch ging unter Wasser. Den 21. segelten sie mit noch einem Hamburger Schiffe, der „Lepeler" (Comm. Cornelis Nannings) genannt, und acht Holländern in das Eis, sie machten das Schiff mit Eishaken an einem grossen Eisfelde fest und zählten 30 Schiffe im Eise, die wie in einem Hafen lagen. „Man wagt die Schiffe in das Eis hinein, wie es trifft, wie man es wagt mit einem Glas, das, ob es wohl auf die Erde fällt, doch zuweilen ganz bleibt."

Am 30. Mai schreibt unser Schiffsbarbier: „Des Morgens hörten wir einen Walfisch blasen, da die Sonne im Osten war, und brachten ein Walfisch-Weiblein an das Schiff, da die Sonne Ostsüdost war; denselben Tag schnitten wir den Speck davon und füllten 70 Kardelen voll Specks." (Das ganze Verfahren bei der Fischerei lernen wir weiter unten kennen.) „Bei diesem Fische vernahmen wir viel Vögel, die meisten waren Mallemükken [1]), und waren also begierlich nach der Speise, dass man sie mit Stecken zu Tode schlug. Dieser Fisch ward meist von den Vögeln verrathen, denn man sah überall viel Vögel auf dem Meer, wo der Walfisch gewesen war. Er war mit einer Harpune verwundet, welche ihm noch im Fleische stak. Der Walfisch hatte sich auch ermüdet von hartem Schwimmen, er blies ganz hohl und war entzündet, dass er lebendig stank, und die Vögel assen von ihm. Dieser Walfisch gährte stark, wie er todt war, und von dem Rauch entzündeten sich unsere Augen."

In der folgenden Nacht ging im Drängen des Eises ein Holländisches Schiff, Comm. Cornelius Seemann, verloren und einige Tage später kamen acht von der Mannschaft dieses Schiffes an Bord. Nachdem sie auf verschiedene Walfische Jagd gemacht, jedoch ohne Erfolg, und gelegentlich Seehunde geschlagen, heisst es am 13. Juni: „Nachts sahen wir mehr als 20 Walfische. Sie liefen hinter einander her nach dem Eise und davon bekamen wir den andern Fisch, welcher ein Walfisch-Männlein war. Dieser Fisch, als man ihn mit Lanzen tödtete, blies stark Blut, so dass die See davon gefärbt war."

Am 18. waren sie wieder bei Spitzbergen. Sie segelten bei dem Vorlande, bei den 7 Eisbergen, bei dem Hamburger, dem Magdalenen-, dem Englischen und Dänischen Hafen vorbei in den Südhafen. Es folgten ihnen 3 Hamburger und 4 Holländische Schiffe. In der Nacht vom 19. zum 20. segelten sie mit 3 Slupen in den Englischen Hafen, harpunirten einen Walfisch, der ihnen indessen entging. Auf dem Eise lagen 2 grosse Walrosse, welche durch eine löcherige Scholle auf das Eis gekommen waren. Sie schliefen. „Wir benahmen ihnen den Pass und bedeckten das Loch in den Eisschollen. Danach weckten wir sie mit Lanzen auf. Die Walrosse stellten sich gegen uns zur Wehr und waren schwer zu tödten." Am 22. bekamen sie den dritten Fisch. Am 30. sahen sie viel Walfischspeck treibend, von einem verlorenen Schiffe. Am 1. Juli waren 2 Walfische nahe beim Schiffe. Die Slupen flogen vom Schiffe und einer der Fische wurde harpunirt, nachdem eins der Boote von dem Fische umgeschlagen worden war. „Desselben Morgens vor dem weiten Hafen liess sich ein Walfisch nahe bei unserm Schiff sehen, darauf liessen wir 4 Slupen vom Schiffe und zwei Holländische Schiffe waren auf eine halbe Meile von uns, davon kam eine Slupe anriemen, und wir wendeten grosse Mühe auf den Fisch, der Fisch aber kam recht vor des Holländers Slupen auf und ward von dem Holländer mit der Harpune geworfen. Das war recht das Brod vor dem Maul weggerissen, es schmerzte uns wohl ein wenig. Die Holländer nahmen darauf den Fisch zu sich und brachten ihn todt an ihr Schiff."

Um Mitternacht des 2. zum 3. Juli waren sie wieder auf der Jagd und fingen den fünften Fisch. Das Speck schnitten sie davon und warfen es in das Flenssgatt, „den Platz im Schiffe vor dem Mittelmast, wo man unter der grossen Pforte oder Luke die Fässer einlässt. Am 4. bekamen wir den sechsten Fisch von 45 Kardelen Speck."

Am 3. und 4. Juli sahen sie mehr Walfische als sonst auf der ganzen Reise. Am 5. des Morgens schossen sie einen Walfisch „vor dem Weihegatt".

„Dieser Fisch lief rings um unter Wasser und der Strick oder die Leine, an welcher die Harpune fest war, kam um eine Klippe und verwirrte sich, die Harpune riss aus und der Fisch entlief."

Am Mittag bekamen sie den siebenten Fisch von 45 Kardelen Speck. Sie segelten nun „von dem Weihegatt ein wenig um die West vor den Muschelhafen oder Bai und liessen den Anker fallen; unsere Arbeit war die Zerschneidung der grossen Stücke Specks in kleine Stücke, damit die Kardelen zu füllen."

Die Schiffsleute schnitten den Speck von einem Walfische und der Fisch borst. „Das gab einen so harten Schlag wie ein Kanonenschuss und bespritzte die Arbeiter sehr hässlich."

Am 9. fingen sie wiederum vor dem Weihegatt einen Walfisch, den achten, und zwar von 54 Kardelen Speck. „Am 12. des Abends", heisst es weiter, „segelten wir mit 3 Slupen im Eise vor dem Weihegatt und fingen 3 weisse Bären, eine Alte mit 2 Jungen, welche wie Fische im Wasser schwammen." Auf dem Eise lagen viel Walrosse.

[1]) Procellaria glacialis, bei den Holländern Mallemuk, bei den Engländern Fulmar, bei den Schweden Stormfogel genannt, der stete Begleiter der Walfischfänger, grau, auf der Brust weiss, ausgezeichnet durch seinen kräftigen Flug, in dem er gegen die stärksten Stürme verharrt, fortwährend nach Nahrung begierig. Beim Flenssen eines Fisches findet er sich in Massen ein, um die Speckabfälle zu verschlingen.

Sie tödteten 10 davon, die anderen bedrohten die Slupen, welche vor der sich immer vergrössernden Menge von Walrossen weichen mussten. Wenn sich die Slupen bei Nacht vom Schiff entfernt haben und bei starkem Nebel, so dass es für die Slupen schwer ist, die Schiffe wieder zu finden, „löset man zum Zeichen eine Kanone oder man bläst auf Trompeten oder Schalmeyen".

Am 13. segelten sie von dem „Südosterland" um die „West" bei der Nordseite von dem Bärenhafen und bei dem „Rehenfelt" [1]), wo das Eis das Land schon stark besetzt hatte, durch bis an den „Vogelsang". Sie kamen bei einem gebliebenen Schiffe vorbei. Am 15. wurden viele Schiffe in dem Bärenhafen und der Muschelbai vom Eise besetzt. Des Nachts segelten sie in den Südhafen. Es lagen 28 Schiffe vor Anker, davon waren 8 Hamburger, die anderen Holländische. Aus dem Südhafen fahrend behielten sie lange Zeit das Land in Sicht „und also lange warten die Schiffer in der See beim Eise, zu sehen, ob noch Schiffe vorhanden". Des Nachts holten sie Wasser vom Lande bei der Harlinger Kocherei. Es war Sammelwasser aus einer Höhle. Am 18. bei schönem Wetter und Windstille riemten sie mit einer Slupe in den Dänischen Hafen und sammelten Kräuter von den Klippen. (Moose, Löffelkraut, Sauerampfer &c. nahmen die Schiffer für sich und ihre Rheder noch in neuester Zeit von Spitzbergen mit.) „Im Südhafen lagen 30 Schiffe vor Anker." Am 28. wendeten sie von der Seite des Nordfore-Landes gegen Westen und der See zu. Am 4. August ging die Sonne des Nachts unter und man sah die Sterne; am 9. waren sie auf 66° 47′. „Wir segelten Süden zum Westen bei dem Norden-Wall oder Lande hin." Sie empfanden täglich mehr die Wärme. Am 13. des Morgens sahen sie das Nordende von Hitland. Sie segelten zwischen Hitland und Fair-Il erstlich Südwest und danach Südsüdwest und Süden. Schliesslich beschreibt Martens umständlich die Art und Weise des Lothens: „Ein Mann gehet forne auff die Gallion oder den Schnabel des Schiffes, ein ander auff die Backe, auf den födersten obern Söller, der dritte in die Mitte des Schiffes, und so viel ihr seynd, biss hinten zu; ein jeder hat ein Faden 4 oder 5 auffgewickeltes Fadem in der Hand und der erste im Gallion wirfft das Bley in die See; wenn der ander mercket, dass das Bley ziehet, läst er den Fadem fahren, und so fort an biss zu dem letzten Mann, dann ziehen sie den Fadem wieder ein mit Gewalt und besehen unten das Bley, worin ein Loch ist, so mit Unschlit aussgefüllet, daran sehen sie, ob es Sand oder ander Grund ist." („Röthlich, grünlich, gelblich, weisslich oder schwärzlich" lautet eine dazu gemachte handschriftliche Bemerkung in dem mir vorliegenden Exemplar der Hamburger Commerz-Bibliothek.)

Den 20. endlich heisst es: „Als es begann zu tagen, sahen wir Hilgeland Süden zum Osten von uns, wir segelten Süd-Ost; des Tages kamen wir bey Hilgeland und nahmen einen Piloten oder Lohtsmann ein."

„Am 31. war es schön Wetter, warm Sonnenschein den ganzen Tag, wir segelten vor der Elbe und lagen vor Anker bey der ersten Tonnen (die „rothe Tonne" genannt), dess Nachmittags huben wir das Anker auf und segelten bis Kucks-Hafen, die Nacht Donner und Blitz, regnicht dabey." — So weit die Reisebeschreibung.

Martens' Schilderung von Spitzbergen. — Auch von „Spitzbergens Erdreich, Meer, Eise und Luft, Wind, Schnee, Regenbogen, Kräutern, Thieren" &c. handelt das merkwürdige Buch, welches die Hakluyt Society für werth gehalten hat, in Englischer Übersetzung in ihre Sammlung (A Collection of Documents on Spitzbergen and Greenland, London 1855) aufzunehmen. Da die naturwissenschaftliche Seite in unserer Arbeit nur so weit, als es erforderlich ist, berührt werden kann, so beschränken wir uns darauf, aus diesem Theile von Martens einige Stellen hervorzuheben, welche obigem Reisebericht gewissermaassen als Ergänzung dienen.

„Wir sind", beginnt Martens dieses Kapitel, „gekommen auf 81. Grad, nicht ferner sind dieses Jahr Schiffe gewesen, wie ferne aber das Land nach Norden sich strecket, ist noch zur Zeit unbekannt.

„Den 18. Juni, Sonntag, Vormittags kamen wir bei Spitzbergen, bei dem Vorlande."

Die von den Walfischfängern am meisten besuchten Theile, im Westen und Nordwesten, schildert Martens, wie folgt:

„Der Fuss dieser Berge war anzusehen wie Feuer und die Spitzen der Berge waren mit Nebel bedeckt, der gemarmelte Schnee war wie die Äste oder Telgen an den Bäumen anzusehen und gaben einen Schein oder hellen Glanz an der Luft, als ob die Sonne schiene.

„Wann das Eis hart zu treiben kommt, segeln die Schiffe in die Hafenbaien oder Reviere, wie man sie nennt, die in das Land laufen; der Wind empfängt Einen etwas unfreundlich, wenn man darin segelt, und braust über die dürren Berge mit vielen kleinen Wirbeln.

„Folgende Häfen halten sie für die sichersten: der Behaltene Hafen, die Süd- und die Nord-Bai (südlich und nördlich der Amsterdam-Insel), welche die bekanntesten in Spitzbergen sind.

„Die anderen Häfen, wie sie auch mögen genannt werden, segelt man gerne vorbei, weil sie an das Meer grenzen, andere wegen des stehenden Eises und der blinden Steinklippen.

In dem Süd- und nördlichen Hafen (oder Bai) liegen gemeinschaftlich die meisten Schiffe, ich zählte manchmal 10, 20 bis 30 Schiffe, welche vor Anker lagen.

[1]) Es ist Welcome-Point gemeint.

„Unten am Fusse der Berge stehen die Eisberge sehr hoch und enden sich an den Spitzen der Berge; nach Art der Steinklippen, welche gespalten oder löchericht sind, also sind sie mit Schnee ausgefüllt, weswegen diese Berge denen, die es nicht gesehen, ganz wunderlich vorkommen, als dürre Bäume mit vielen Ästen; wenn aber Schnee darauf fällt, bekommen diese Schneebäume Blätter, welche bald schmelzen und wieder mehr gewinnen, so dass sie dann zierlich aussehen."

Über die Gletscher sagt Martens: „Es werden sieben grosse Eisberge in einer Reihe am Lande gesehen, sie liegen zwischen den hohen Steinklippen und sind schön blau von Farben, wie das andere Eis, mit vielen Ritzen und Löchern, und werden von dem herunterlaufenden Regen- und Schneewasser also löchericht zerschmelzt, auch werden sie von dem spritzenden Schnee ausgearbeitet, wie das andere Eis, welches hin und her im Meer treibt, und nehmen jährlich zu an der Grösse von dem geschmolzenen Schnee, von den Klippen und von dem Regen, der darauf fällt."

Über diese von Scoresby in seinem Werke so anziehend geschilderten „Sieben Eisberge" an der Westseite, nördlich von Fore-Land, sagt unser Martens noch: „Sie schienen sehr hoch, als wir an ihnen vorbeisegelten, unten war der Schnee finster von dem Schatten der Wolken, zierlich mit blauen Ritzen vorne an dem abgebrochenen Eisberg.

„An der Mitte des Berges schwebten Nebelwoken und höher als die untersten Nebelwolken war der Schnee ganz licht.

„Die rechten Steinklippen schienen feurig und die Sonne schien bleich daran, und an der Luft gab der Schnee einen hellen Wiederschein.

„Unten am Fusse der Berge, wo keine Eisberge stehen, liegen an deren Statt grosse Felsen lose auf einander, wie sie auf einander gefallen sind, mit Höhlen und Löchern, dass übel darauf zu gehen ist; grosse und kleine Steine liegen durch einander, von Farben sind dieselben grau mit schwarzen Adern, sie schimmern wie Silbersand oder glänzen wie das Erz aus den Bergwerken; die meisten Felsen am untersten Fusse der Berge gleichen den Steinen, wie sie hier gesehen werden auf den Gassen. Auf den Felsen wächst allerhand Kraut, Gras und Must in grosser Menge und wachsen in den zwei Monaten Juni und Juli von Anfang, bis sie Samen tragen.

„Die Berge sind voll Ritzen, worin einige Vögel nisten und ihre Jungen ausbrüten, sie fliegen alle von den Bergen und suchen ihre Nahrung im Wasser, etliche essen das Aas von todten Fischen, etliche die kleinen Fische und Garnellen.

„Dass die niedrigsten Berge nicht hoch scheinen, kommt davon, dass ihres gleichen viel höher sind und Alles gross gesehen wird; ein Schiff mit Mast und Stenge ist gegen die Berge zu achten als ein Haus gegen einen hohen Thurm; die Meilen scheinen auch gar nahe, wenn sie aber auf dem Lande sollen gewandert werden, findet es sich viel anders, und man ermüdet auch bald, auch wegen Schärfe der Felsen und ungebauten Wege wird einem bald eine Hitze ausgejagt, wenn es noch so kalt ist. Ein Paar neue Schuhe halten hier nicht lange.

„Wir gingen des Nachts bei hellem Sonnenschein an den Steinklippen bei dem Englischen Hafen eine Meile lang und sahen nach dem Walfisch, der uns entkommen war; in der Mitte dieses Hafens riemten Andere mit den Slupen, die kaum zu erkennen waren; von einem Berge fiel ein grosser Theil herunter, was sehr stark lautete; die Berge waren anzusehen schwarz von Farben, mit weissem adrichten Schnee gezieret; es war so stille, dass kaum Wind zu hören war, es war wenig kalt dabei; am Lande lag es voll von Wal-Rossen, welche brülleten, wie von ferne Brüllen der Ochsen gehöret wird.

„Auf dem Lande geht man also: man nimmt mit auf die Reise ein oder zwei Büchsen und Spiesse, den Räubern oder Bären damit zu begegnen, man wird aber das Reisen bald müde, weil auf den Steinen und hohlem Eis sehr übel zu gehen ist.

„Dass ich der Berge gedenke, so viel ich dieselben gesehen, so liegen sie folgender Gestalt: die höhesten von dem Vorlande bis an den Muschel-Hafen (oder Muschelbai), folgen die Sieben Eisberge, welche sehr hoch sind, und haben ihren Namen von den Eisbergen, welche zwischen den Steinklippen liegen; diese Steinklippen sind oben nicht so scharf mit Spitzen wie die zwei vordersten Klippen an dem Magdalenen-Hafen. Hierauf folgt der Hamburger (Magdalenen-), Englische und Dänische Hafen (oder Bai), ferner der Südhafen. An dem Magdalenen-Hafen liegen die Steinklippen in die Runde, wie ein halber Zirkel, an beiden Seiten neben einander stehen zwei hohe Berge, die das Aussehen haben, als wenn sie in der Mitte hohl und ausgegraben wären, nach Art als ein Brust-Wehr oben mit vielen Spitzen und Ritzen, nach Art als Dächer an Häusern; unten inwendig des Berges steht ein Eisberg, welcher bis zu der Spitze des Berges reicht, wie ein Baum mit vielen Ästen anzusehen, die anderen Klippen sind anzusehen als Todtengräber.

„In dem südlichen Hafen (oder Südbai) liegen die Schiffe vor Anker zwischen hohen Bergen; wenn man darin segelt, liegt zu der Linken ein Berg, Bienenkorb, welcher so genannt wird, weil er aussieht wie ein Bienenkorb; daran liegt ein grosser und hoher Berg, den sie Teufels-Huck nennen. Dieser Berg ist gewöhnlich mit Nebel bedeckt, und sieht es, wenn der Wind über diesen Berg zieht, aus, als ob der Berg

raucht; auf dem Berge befinden sich drei weisse Hügel, von Schnee weiss bedeckt. Zwei Hügel davon stehen nahe an einander; in der Mitte dieses Hafens liegt eine Insel, die das Todte Mannes-Eiland genannt wird, weil man die Todten darauf begräbt, und diess geschieht in folgender Weise: die Todten werden in den Sarg gelegt, dieser mit grossen Steinen bedeckt. Die Leichname werden dann von den weissen Bären gefunden und aufgefressen.

„Andere kleine Inseln mehr, die eben nicht genannt sind, werden zusammen die Vogel-Eilande genannt, weil man darauf die Berg-Enten- und Kirmöwen-Eier sammelt; solche Inseln liegen hin und wieder in den Häfen."

Smeerenburg. — „Darnach kömmt man bei Schmerenborg. Es hat den Namen in der That, da stehen noch Häuser von den Holländern erbauet, wo sie vor diesem Thran gebrennet, hier haben einige Holländer versucht, einen Winter über zu bleiben, es ist aber keiner lebendig geblieben (s. jedoch weiter unten).

„Es ist noch zu bemerken, dass kein todter Körper da leicht verwest, denn man hat gefunden, dass nach 10 Jahren einer in vollkommener Gestalt da gelegen hat, weil man hat auf dem Kreutz des Grabes sehen können, wann er gestorben ist.

„Die Häuser werden nun von Jahren zu Jahren verschlechtert und verbrannt.

„Dieses Jahr standen noch verschiedene Häuser, wovon einige verbrannt wurden.

„Gegen Schmerenborg über stehen auch noch etliche Häuser und noch eine Pfanne, diesen Ort nennen sie die „Harlinger Kocherei", das Jahr standen noch vier: zwei Packhäuser, in den anderen drei haben sie gewohnt. Die Häuser sind folgender Gestalt gebaut: nicht gar zu gross, mit einer Stube und Boden, hinten ist das Haus, so breit es ist, mit einer Kammer versehen. Die Packhäuser sind etwas grösser, in denselben liegen noch viele Fässer oder Kardelen, die ganz zersprungen sind, das Eis liegt noch in derselben Weise, wie die Fässer gelegen haben. Ambos, Schmiedezange und anderes Werkzeug, welches zur Brennerei gehört, waren im Eise gefroren, die Pfanne stand noch so, wie sie gemauert war, und die hölzernen Tröge dabei. Von da kann man bei dem Englischen Hafen hingehen, an der andern Seite ist eine Stätte, wo die Todten begraben werden, da sieht es aus, als sei die Erde zertreten, sie ist aber mit Absicht eben gemacht. Hinter diesen Häusern ragen hohe Berge, wenn man sie hinaufsteigt, wie auf die anderen, und man die Fusstritte oder Steine nicht gemerkt, weiss man nicht, wie man wieder herunter kommen soll, das ist sehr gefährlich, woher es auch kommt, dass Manche dabei zu Tode kommen.

„In dem nördlichen Hafen oder Bai liegt ein grosser Berg, der oben flach ist. Dieses Eiland wird Vogelsang wegen der Menge der Vögel genannt, welche sich hier aufhalten; dieselben machen ein fürchterliches Geschrei, wenn dieselben auffliegen, so stark, dass man Nichts hören kann."

Fischreviere. — Die Angaben aus älterer Zeit über die Lage der Fischreviere sind spärlich. Zorgdrager giebt zuerst im Allgemeinen die Fischreviere in der Grönländischen See wie folgt an:

„Von der Strasse Davis oder von Island längs dem Saum des Westeises bis an Jan Mayen-Eiland und so ferner längs desselben Saumes bis an Spitzbergen, weiter von dem Südkap in Spitzbergen längs dem Rande des Süd-Eises, welches süd- und ostwärts Spitzbergen liegt, bis an Nova Zembla und von da durch den Waigats bis in die Tartarische See, sodann rund um den Nordpol oder so nahe, als man wegen des Eises und Landes demselben sich nähern kann."

Neben dieser höchst allgemeinen Angabe finden sich noch hie und da Bemerkungen über bestimmte Plätze, welche zu bestimmten Zeiten sich als fischreich erwiesen haben. Martens sagt ganz allgemein: „Der Walfisch hat im Frühjahr seinen Lauf gegen Westen, bei Alt-Grönland und Jan Mayen, dann läuft er gegen Osten bei Spitzbergen."

Nördlich von Jan Mayen, in dem 74. Breitengrade, war nach Zorgdrager in den Jahren 1611 bis 1633 eine sehr ergiebige Fischerei. Ein Schiff habe von dort in einem Jahre auf zwei Reisen 2000 Quardeel Thran heimgebracht, der wahrscheinlich auf Jan Mayen ausgekocht worden war Bei der Gael Hamkes-Bai in Alt-Grönland war, wie später, schon damals eine gute Fischerei. Besonders in den achtziger Jahren des 17. Jahrhunderts wurde dort mit dem grössten Erfolge gefischt. Es heisst in dem Bericht:

„Eine Anzahl Schiffe trieben einige Tage längs der Küste und Angesichts des Landes. Da sie nun etwas mehr nach der Landseite des Eisfeldes, wo die anderen Schiffe lagen, kamen, sahen sie, dass die Fische fort und fort längs des Landes um Südwesten trieben, und sahen täglich den Wechsel der Küstenlandschaft, bald hohe, weit in die See ragende Landecken, bald wieder tiefe Buchten und Baien; zuweilen, wenn sich das Eis ein wenig öffnete, wollten sie nach dem Lande segeln, jedoch die Fischerei hinderte dieses immer; denn sie sahen fort und fort Fische. Wenn sie den einen gefangen, geflensst und abgemacht hatten, sahen sie bald wieder andere... Sie bekamen also eine volle Ladung und andere Schiffe kehrten schon früher mit voller Ladung zurück."

Endlich wird eine Bank vor der Südbai Spitzbergens erwähnt, genannt Kerskar nach einem Kommandeur Kerre, welcher hier mehrere Jahre hindurch reichlichen Fischfang hatte.

Die Karte von Spitzbergen, welche dem Werke „de wal-

vischvangst" beigegeben ist, bezeichnet auch einen Fischplatz an der Südwestspitze von „Stans Voorland", bei Disco.

Früheste Art und Weise des Fischereibetriebes: die Baienfischerei. — Den Betrieb in der ersten Periode des sogenannten Eiländischen Fischfanges — wie Zorgdrager ihn nennt —, die Baienfischerei, beschreibt Scoresby nach einem im British Museum aufbewahrten Manuskript des Capt. Anderson aus den ersten Jahren des vierten Jahrzehnts des 17. Jahrhunderts. Das Verfahren war sehr einfach und praktisch. Das Thranauskochen geschah, wie schon bemerkt, am Lande in Spitzbergen. Unter dem kupfernen Kessel, in welchem der Speck zu Thran ausgesotten werden sollte, ward zunächst ein Holzfeuer gemacht, das auch durch den Speckabfall genährt wurde. Der siedende Thran wurde in einen Kühler geleitet, dann in Fässer gefüllt und zu Schiff befördert. Ferner wurden die Walfischbarten kunstgerecht gerissen, in Bündel gepackt und in Booten an das Transportschiff befördert. Während auf diese Weise ein Theil der Mannschaft beschäftigt war, ging ein anderer Theil wieder auf den Fischfang aus. Als Zuflucht vor Stürmen, widrigen Winden oder Eis standen die einzelnen Baien jedem beliebigen Schiffe offen. In den Jahren 1630 bis 1640 wurde die Baienfischerei weniger ergiebig. Die Niederländischen Compagnien erlitten schwere Verluste, doch aber waren zu Zeiten an bestimmten Stellen oder auf gewissen Bänken die Fische noch immer in grösserer Zahl vorhanden und die Fischerfahrzeuge, welche besonders achtsame und thätige Harpuniere und Mannschaften hatten, machten glückliche Reisen. Immer noch wurde der Speck der Fische, welche von den aus den Baien segelnden Booten harpunirt und gefangen waren, am Lande in Spitzbergen ausgesotten und als Thran fortgeführt.

Die Eisfischerei. — Allmählich, aber unaufhaltsam, da die Fische immer scheuer wurden und mehr und mehr aus den Baien wichen, vollzog sich der Übergang zu der Eisfischerei. Es ergab sich, dass bei der grösseren Entfernung der Fischplätze weniger Zeit und Gelegenheit war, noch vor der Heimfahrt zu landen und den Speck in Thran zu verwandeln. Die Schiffe blieben nicht im Hafen, sondern hielten sich in der Nähe der auf den Fang ausgesandten Boote. Man packte den Speck, den man sammt den Barten von dem langseits des Schiffes gezogenen Fisch genommen hatte, in Fässer und brachte ihn in diesem Zustande nach Hause. Es entstanden an den Ufern der Elbe, Weser, des Y und der Zaan, der Themse und des Humber Thran-Siedereien.

Über die Art und Weise der Eisfischerei liegen verschiedene und in den Hauptpunkten übereinstimmende Berichte vor. Wir folgen den Darstellungen unseres Landsmannes Martens und Zorgdrager's. Es ist die Periode am Ende des 17. und Anfang des 18. Jahrhunderts. Die Niederländer hatten die erste Stelle behauptet, ihre Sitten, Gebräuche und Gewohnheiten, ihre ganze Praxis wurde mehr oder weniger von den übrigen Nationen angenommen. Das Schiff, welches zu dem Fange benutzt werden soll, gehört in der Regel einem der Rheder, welcher Antheil an dem Fischerei-Unternehmen hat, letzteres beruht auf Theilhaberschaft. Diese hat einen sehr verschiedenen Umfang, so dass es auch dem kleinen Kapital möglich ist, sich mit zu betheiligen. Es giebt $^1/_{64}$, $^1/_{32}$, $^1/_{16}$, $^1/_8$ und $^1/_4$ Antheile. Einer der Theilhaber wird zum Buchhalter oder Directeur bestellt, wofür er eine besondere Vergütung von circa 1000 Gulden geniesst.

Grösse und Ausrüstung der Fahrzeuge. — Das Verhältniss der Grösse der Schiffe zur Zahl der Schaluppen und Mannschaft ist folgendes:

	Fuss Länge	Breite	Höhe		Schaluppen		Mann
Ein Schiff von	100	26	11½	erfordert eine Vleet von	4	und	28
	107	28	12		5		35
	112 [1])	29	12½		6		42
	118	30	12¾		7		50

Die Aussenwand der Schiffe wird zum Schutz gegen Eis verdoppelt und vorn mit einem eisernen „Brustfleck" versehen. Im März beginnt man die Ausrüstung, es wird das sogenannte Hard-Brod (⅔ Roggen- und ⅓ Weizenmehl) in Bestellung gegeben. Im Anfang April wird das weiche Roggenbrod gebacken. Ein Schiff mit 35 Mann und 5 Schaluppen erfordert unter Anderem:

15 Fässer hartes Brod, 16 Säcke weiches Brod, 28 Säcke Erbsen, 8 Tonnen Fleisch, 13 Viertel Butter, 1000 Pfund Käse, 500 Pfund Speck, 900 Pfund Stockfisch, 28 Fässer Bier, 2½ Anker Branntwein, 6 Fässer Torf &c. Auch Zwetschen, Rosinen, Feigen, ein Flaschenkeller mit Rheinischem Anis, Löffelkraut-Branntwein &c., Stockzucker, Indische Gewürze und selbst die „Schwefelstöcke" (15 Büschel) fehlen nicht.

Die leeren Fässer für den Speck sind vom Böttcher fertig gemacht, sie werden im Raum aufgeschichtet und die Zwischenräume mit Brennholz ausgefüllt, wovon 26 Klaftern mitgenommen werden. Die zwei untersten Lagen der Fässer, an 200, werden mit Wasser gefüllt. Der Vorbug des Schiffes wird von innen gegen die Bande bis zu dem Balken des unteren Verdecks von beiden Seiten gestützt, damit das Schiff besser gegen das Eis Stand halten möge. Gegen Ende März erscheint der Kommandeur mit einigen anderen Sachverständigen, um Alles nachzusehen. Später findet in einem Wirthshause der Hafenstadt die Annahme des Schiffsvolkes Statt. Ein Jeder, der um Sold dienen will, zahlt 10 oder 12 Stüber Leih- oder Weinkauf, begiebt sich sodann

[1]) In Teg. Staat d. Nederlanden wird angegeben, dass ein Schiff von 180 Fuss Länge mit 6 Schaluppen und 42 Mann neu 25.000 Gulden und die Vleet (Ausrüstung) weitere 8- bis 10.000 Gulden koste. Das war im Anfang des vorigen Jahrhunderts. Der Preis hat sich seitdem wohl um das Fünf- oder Sechsfache gesteigert, freilich sind Schiff und Ausrüstung auch weit besser.

nach einem oder zwei Tagen mit seiner Kiste und den sonstigen Effekten zu Schiffe. Inzwischen wird die Vleet oder, wie die Holländer sagen, „Armazoen" auf das Schiff gesendet, auch werden die Lebensmittel an Bord genommen. Zu der Vleet eines Schiffes mit 6 Schaluppen (42 Mann) gehören unter Anderem:

450 neue Fässer oder Quardeelen, 60 neue Walfischleinen, jede zu 125 Faden Länge, so und so viel Topreepe, Trossen, Tauwerk zu Grundseilen &c., Blöcke, welche theils zu Zwecken der Schifffahrt (Anbinden von Tauen &c.), theils beim Abmachen des Fisches und namentlich dem Speckschneiden benutzt werden; ferner 50 eichene Harpunstöcke, 25 Eisbäume, verschiedenes Böttchergeräth, Tuch zu Segeln, 40 neue und 10 alte Harpunen, 50 neue Lanzen, 6 Walross-Harpunen, 6 Walross-Lanzen, 7 Neushaken (Eishaken), 6 Schaluppen-Anker, 1 Eissäge, 10 Speckmesser, 5 Bartenmesser, 7 Kapmesser, Eisbeile, Eissporen, ferner kupfernes und zinnernes Kochgeräth &c.

Zorgdrager zählt diess Alles haarklein auf, bis auf den Butterstecher, Porzellan-Kaffeegeschirr, Spiegel für die Kajüte, Weinrömer, Servietten. Man sieht, dass unsere seefahrtskundigen Stammverwandten selbst unter den arktischen Breiten ihren gemak, ihre Behaglichkeit nicht vergassen.

Heuer und Antheil der Mannschaft am Fange. — Nachdem der Schiffspass beschafft und — so war es in den Niederlanden und England — Bürgschaft dafür gestellt worden, dass das Schiff und die Ladung nach glücklich vollbrachter Reise wieder nach der Heimath zurückkommen werde, erfolgt in der Zeit vom 6. bis 8. April die Musterung des Schiffsvolkes in der Kajüte des Schiffes vor dem Buchhalter (Directeur) und Kommandeur. Es wird das Handgeld bezahlt. Der Kommandeur erhält 100 bis 150 Gulden (heute 100 Thaler) und für Vorbereitung der Equipage 25 Gulden. Sein Part an jedem Quardeel Thran, welchen die gefangenen Fische liefern, wird festgesetzt (20 bis 25 Stüber von jedem Quardeel); er empfängt ausserdem an Fischgeld von jedem gefangenen Fisch 20 bis 25 Gulden. Der Steuermann bekommt 60 oder 65 Gulden „auf die Hand" und von jedem Quardeel Thran 16 oder 17 Stüber. Die Harpuniere empfangen je 50 oder 55 Gulden auf die Hand und von dem Quardeel Thran 14 oder 15 Stüber, auch wohl bisweilen mehr, aber Nichts für die Barten. Gegen Monatsgeld werden angenommen:

Der Zimmermann zu 36 oder 40 Gulden, der Bootsmann zu 28 Gulden, der Koch zu 28 Gulden, der Böttcher zu 28 Gulden, der Barbier zu 26 Gulden, der Schiemann (der die Aufsicht über das Tauwerk führt) zu 25 Gulden, jeder ältere Matrose zu 18 oder 20 Gulden, jeder junge Matrose zu 14 oder 15 Gulden, der Kochgehülfe zu 12 Gulden, der Kajütenwächter zu 10 oder 11 Gulden.

Die um Sold Dienenden empfangen ferner von jedem Fische 20 oder 30 Stüber und der Steuerer einer auf den Fischfang ausgesandten Schaluppe empfängt von jedem Fische 3 Gulden. Der 15. oder 20. April ist die Zeit, wo die Schiffe in See stechen. Die nach der Davis-Strasse bestimmten Schiffe gehen durchschnittlich einen Monat früher weg.

Verrichtungen und Gebräuche beim Fang. — Wenn das Schiff auf der Höhe von 61 bis 66 Grad angekommen ist, werden alle Einrichtungen für die Fischerei getroffen. Der Kommandeur lässt das Schiffsvolk bei der grossen Spille zusammentreten und vertheilt nach einer förmlichen Anrede die Bedienungen. Sie zerfallen in die Arbeiten beim Flenssen und in die Arbeiten zum Abmachen des Fisches. Zu dem Flenssen werden der Speckschneider und die Harpuniere commandirt, es wird ein „Speck-König" und eine „Speck-Königin" ernannt, deren Geschäfte wir gleich näher bezeichnen wollen. Jeder Harpunier erhält seine Schaluppe und das dazu erforderliche Volk durch das Loos. Die Leinen für die Schaluppen werden vertheilt und von dem Steuerer in das hintere und beziehungsweise das vordere „Leinhok" sorgfältig eingeschossen. Jede Schaluppe erhält 7 Leinen, eine jede 120 Faden lang, sie sind von dem besten Hanf gefertigt; zugleich werden die Riemen, Lanzen, Harpunen, Messer &c. ausgetheilt.

Die Fischerei-Geräthschaften jener Zeit waren sehr einfach. Martens beschreibt die Harpune und die Lanze. Jene ist vorn wie ein Pfeil, hat zwei scharfe Widerhaken, die wie ein Beil vorn schneiden, am Rücken breit und stumpf. Der Stiel, welcher in dem hohlen Schaft der Harpune sitzt, ist vorn und hinten dicker als in der Mitte. Die besten Harpunen seien die von Stahl.

„Es hat", sagt Zorgdrager, „die Fischerei drei besondere Abtheilungen; die erste besteht im Fischen, die zweite im Flenssen (den Fisch vom oberen Bord stückweis in das Schiff und in das Flenssloch zu arbeiten), die dritte in dem Abmachen."

Kommandeur und Harpunier spähen nach allen Richtungen, ob sie etwa einen Fisch entdecken. Auch schaut die Mannschaft nach einem todten Fisch; wer solchen zuerst sieht, erhält einen Dukaten. Sobald einer unter den Eisfeldern hervorkommt, ertönt der Ruf: „Val! Val!", das Schiffsvolk stürzt in die Slupen. Ein Boot ist dem Fische nahe genug. Da wirft der Harpunier, der am Steven steht, die Harpune in der Hand, das Geschoss dem Fisch in den Leib, hinter das Blaseloch oder in den dicken Speck auf dem Rücken. Unmittelbar am Eisen der Harpune ist eine ungetheerte, vom besten Hanfe verfertigte, sehr geschmeidige Leine, der „Vorgänger" (voorganger), befestigt, welche ringartig aufgerollt worden und die nun der Fisch mit noch bis zu fünf anderen Leinen, welche getheert und auf dem Vorgänger festgesplisst sind, „ausläuft". Zuruf ertönt, eine oder zwei andere Slupen schiessen hinzu und befestigen eine oder mehrere ihrer Leinen an die erstgenannten, welche inzwischen schon abgelaufen sind. In jeder Slupe befinden sich sieben Leinen, wovon jedoch zwei nur im äussersten Nothfalle gebraucht werden. Man schlägt die Leinen ein oder zwei Mal um den Slupsteven, um den Fisch desto eher abzumatten. Ein nasses Tuch muss zur

Hand sein, um die Entzündung des Holzes zu verhindern. Die Männer in der Slupe müssen auch wohl Acht geben, dass sich die Leine nicht bei der schnellen Fahrt verwirre oder von der Seite komme, sonst schlägt die Slupe um und es kostet dann manchem braven Manne das Leben, wenn nicht gleich Hülfe da ist. Der Fisch kann zehn Leinen, von denen jede 125 Faden lang ist, auslaufen, dann ist er genöthigt, ermattet wieder an die Oberfläche des Wassers zu kommen. Man schiesst nun eine zweite Harpune in den Fisch und während letzterer schnauft und nach Athem schnappt, sucht man ihn mit Lanzen von 6 Fuss Länge von der Seite bis ins Eingeweide zu stechen und ihn so zu tödten. Schwer getroffen schlägt er mit Schwanz und Flossen gewaltig um sich, ein gefährlicher Moment für die Slupen, welche unter dem Geschrei „Stryk!" und „Roei aan!" (ab! oder näher anrudern!) seinen Schlägen bald nach der einen, bald nach der anderen Seite hin ausweichen. Unterdess bläst der schwer verwundete Fisch Blut und Wasser aus. Endlich stirbt er. Zuweilen, sagt Martens, werden von zwei Schiffen zugleich Harpunen in einen Fisch geworfen; solche Fische werden zur Hälfte getheilt. Man schneidet dem Fische nun den Schwanz ab, da dieser beim Hinschleppen des Fisches an das Schiff durch die Boote hinderlich ist, macht ein Loch in den Stumpf, holt ein Tau durch und daran bugsiren nun vier oder fünf Boote mit der ganzen Mannschaft den Fisch zum Schiffe. An dieses wird er mit Tauen gebunden, der Schwanzstumpf vorn am Schiff, der Kopf nach hinten.

Der Prozess des Flenssens und Abmachens des Fisches. — Darauf geht man wieder auf den Fang aus, oder wenn dazu die Gelegenheit nicht mehr günstig ist, rüstet man sich zum Flenssen des Fisches. Man geht daran, letzteren in grosse Stücke zu schneiden, zu welchem Zwecke Einige der Mannschaft mit Nägelstiefeln und mit langen Messern versehen auf den Fisch steigen. Die Stücke werden an beiden Spillen an Bord gewunden [1]). Auch die Barten werden aus den Kinnladen losgeschnitten und mit drei Zugrollen ins Schiff geholt. Man klopft sie dann mit den Bartenbeilen aus einander und reinigt sie von dem überflüssigen Fleische. Ein Fisch von 50 Quardeelen Speck liefert 240 bis 250 Maassbarten (Barten von mindestens 11 Fuss Länge) und ungefähr 200 Untermaassbarten. Die grossen Stücke Speck werden ins Flenssloch geworfen, dürfen aber nicht länger als zwei Mal 24 Stunden dort bleiben, sonst träufeln sie zu viel Thran aus.

Spätestens nach 48 Stunden also, wenn es die Witterung nur irgend erlaubt, macht man sich zum Abmachen bereit. Die Speckbank wird mit den Slippen der erhaltenen Walfischschwänze belegt. Die „Kappers" hauen die zähesten Stücke Speck, die Speckschneider schneiden die weicheren. Beide Sorten werden in den Raum befördert, nachdem sie zuvor von Haut und Fleisch auf dem „Klaas", einem grossen Block, gereinigt sind. Man kappt und schneidet den Speck in sogenannte Vinken (Würfel) von ½ Fuss Länge und zwei Daumen Breite, welche in die Speckrinne geworfen und darin bis in den Raum fortgeschoben werden. Hier werden sie von den Leuten im Raume in Baaljes (Zubern) gefangen und in die Speckfässer oder Kwarteelen gestaut. Diese Arbeit geschieht unter einem beständigen Anrufen aus dem Raum und vom Deck: „Zet Speck op! Speck op Klaas! Speck op Staart! Speck op Bank! Stryk Speck! op!", während das Volk vom Kopf bis zum Fuss von Thran und Walfischblut tropft. Am unteren Kiemen hat der Speck ab und zu eine Dicke von 2 Fuss. Das Fleisch des Walfisches ist zu Nichts nütze. Das dickste am Schwanz wurde aber von den Biscayern gegessen. Die grössten Walfische liefern 70 bis 90 Fass Speck.

So weit die Mittheilung von Zorgdrager und Anderen über das Verfahren beim Fischfang in damaliger Zeit. Im Wesentlichen hat es sich bis auf den heutigen Tag unverändert erhalten. Im Bau der Schiffe, in den Werkzeugen und Waffen sind allerdings Abänderungen eingetreten und Fortschritte gemacht. Wir werden später, bei der Schilderung einer der jetzigen Grönlands-Fahrten, noch auf einige Details zurückkommen.

Versuche der Überwinterung von Walfischjägern auf Jan Mayen und Spitzbergen. — Im September, Oktober oder spätestens November kehrten die Walfischfänger aus den arktischen Gewässern zurück. Es ist kein Beispiel der freiwilligen Überwinterung von aus Deutschen Häfen ausgegangenen Walfischfängern bekannt. Wohl aber machten die Holländischen Compagnien zu verschiedenen Malen Versuche der Überwinterung von Schiffsmannschaften auf Inseln der arktischen Gewässer, namentlich auf Jan Mayen (1633/34) und auf Spitzbergen (1630/31 mit gutem Erfolg, 1633 mit unglücklichem Ausgang).

Die tragische Geschichte des Lebens und Todes der sieben Freiwilligen der Niederländischen Grönlands-Flotte im Winter 1633 bis 1634 ist durch Vogt's und Berna's Nordische Reise in weiten Kreisen bekannt geworden. Der Strenge des arktischen Winters trotzen zuweilen in unserem Jahrhundert Russische Bären- und Fuchsjäger; nicht dieser also war es, der die Lebensgeister jener wetterfesten Seeleute besiegte, sondern der Mangel an frischer Nahrung. Das von Scoresby aus Churchill's Collection of Voyages and Travels abgedruckte, mit grosser Genauigkeit über die Witterungsverhältnisse Buch führende Journal endigt am 30. April 1634 mit dem Worte „Tod!" Der

[1]) Das erste Stück ist das Kenterstück hinten am Kopfe, es wird ein Tau daran befestigt und rund herum gleichsam abgeschält, wobei der Fisch zugleich gewendet wird.

Mangel an frischer Nahrung erzeugt Skorbut und diese furchtbare Krankheit war es, welche vom 16. April an die Unglücklichen einen nach dem anderen dahin raffte.

Überwinterungsgeschichte von acht Mann des Londoner Schiffes „Salutation", 1630/31. — Weniger bekannt ist die unfreiwillige Überwinterung von acht Mann des der Muscovian Company zu London gehörenden Grönlandsfahrers „Salutation" auf Spitzbergen im Winter 1630/31. Die Geschichte wird von Edward Pellham, Gunner's Mate, in einer zu London 1631 gedruckt erschienenen, von der Hakluyt Society (A Collection of Documents on Spitzbergen and Greenland, London, August 1855) sammt den interessanten Illustrationen und Karten wieder abgedruckten Schrift erzählt.

Die naive Erzählungsweise, die markige, oft tief ergreifende Sprache verleihen diesem ältesten Fischerbericht aus den arktischen Regionen einen eigenthümlichen Reiz. Das Buch führt folgenden Titel:

> God's Power and Providence shewed in the miraculous Preservation and Deliverance of eight Englishmen, left by mischance in Greenland, Aº 1630, nine moneths and twelve dayes. With a true Relation of all their miseries, their shifts and hardship they were put to, their food, &c., such as neither Heathen, nor Christian men ever before endured. With a description of the chiefe Places and Rarities of that barren and cold Country. Faithfully reported by Edward Pellham, one of the eight men aforesaid. As also with a Map of Greenland. London. Printed by R. Y. for John Partridge, 1631.

Im Ganzen überwinterten folgende Leute: William Fakely, Gunner; Edward Pellham, Gunner's Mate; John Wise und Robert Goodfellow, Seamen; Thomas Ayers, Whalecutter; Henry Bett, Cooper; John Dawes und Richard Kellet, Land-men.

Das Schiff ging auf den Walfisch- und Walrossfang am 1. Mai 1630 von London aus und am 11. Juni war es in dem bestimmten Hafen von Spitzbergen. Es waren ihrer drei Schiffe dort, welche unter dem Oberbefehle von Kapitän William Goddler standen. Sie blieben bis zum 15. Juli bei Fore-Land, dann sollte ein Schiff noch bis zum 20. August dort bleiben, die „Salutation", ein anderes Schiff sollte östlich gehen und dort nach einem Fischgrund suchen, ein drittes Schiff endlich sollte nach Green Harbour gehen. In Folge späteren Befehles des Kapitäns Goddler verliess aber die ‚Salutation" schon am 8. August Fore-Land und steuerte südlich nach Green Harbour, um dort von dem vorausgesandten Schiffe einige Mannschaft wieder aufzunehmen. Bei Black Point wurden jene acht Mann mit einem Boot ans Land gesandt, um Wild und damit Lebensmittel für das Schiff zu holen. Die Jagd war sehr glücklich, allein am folgenden Morgen war dickes (nebliges) Wetter und viel Eis an der Küste, der Wind wehte gegen dieselbe, das Schiff musste weit abhalten und die Leute konnten nicht an Bord kommen. Sie fuhren daher am Lande hin bis nach Green Harbour, indem sie unterwegs Renthiere jagten. Allein in Green Harbour fanden sie das Schiff, gegen ihre Vermuthung, nicht wieder. Sie wollten nun nach Bel-Sund, wo Kapitän Goddler mit seinem Schiffe lag, der sie dorthin beordert hatte, um Hülfe zu haben gegen die Dunkirker, welche diess Mal sehr stark vertreten waren und die mit Speck beladen heimkehrenden Englischen Schiffe zu berauben drohten, allein sie fanden den Weg nicht mehr dahin und fuhren kreuz und quer. Endlich kamen sie in der Nähe von Bel-Sund an, es fand sich aber, dass die Schiffe bereits wieder in See gegangen waren. Die Leute fuhren nun mit ihrem Boot nach Bottlekove an der anderen Seite des Sundes und hier überzeugten sie sich nun vollends alle, dass sie nicht fortkommen würden.

Lebhaft schildert Pellham die Empfindungen des Schreckens, als die Leute sich überzeugen mussten, das sie in Grönland[1]) (Spitzbergen), mit hin nur 12° 20′ vom Nordpole selbst entfernt, den Winter zubringen müssten. Sie standen da, als wären sie schon in Eis verwandelt, wie von Sinnen. Ein Schauer des Todes überkam sie, denn sie sahen im Geiste schon ihre Leiber zerfleischt, eine Beute hungriger Raubthiere. Sie erinnerten sich, dass die Muscovian Company einmal eine Anzahl Verbrecher nach Grönland hatte schaffen lassen, mit der Bestimmung, dass sie dort ein Jahr bleiben sollten. Es war ihnen Straflosigkeit zugesagt und ausserdem stellte man ihnen eine Belohnung in Aussicht. Als diese Unglücklichen nun aber den öden, unwirthlichen Boden der Insel betraten, da ergriff sie ein so unüberwindliches Gefühl des Abscheues gegen den Aufenthalt hier, dass sie ohne Zögern dem Kapitän, als dieser abfahren wollte, erklärten, sie wollten lieber das über sie verhängte Urtheil leiden und ihren Nacken dem Stricke bieten als in Grönland überwintern. Der mitleidige Kapitän wollte sie nicht zwingen, er nahm sie wieder mit und schliesslich wurden sie in England auf Verwendung der genannten Compagnie begnadigt. Diese Schreckbilder spiegelten sich vor der Seele der Unglücklichen, doch bald fassten sie den männlichen Entschluss, zu ihrer Rettung zu thun, was in ihren Kräften stände.

[1]) Es sei hierbei bemerkt, dass in der Schiffersprache Spitzbergen in Grönland mit inbegriffen ist. Scoresby nennt es „Spitzbergen or East Greenland". Im Gegensatz zu solchem East Greenland erscheint allerdings die nach Europa zugekehrte Küste von Grönland, welche die Geographen im Blick auf die andere, an der Davis-Strasse gelegene, dem arktischen Archipel Amerika's zugekehrte Seite Ost-Grönland nennen, als „West-Grönland" und so heisst diese Küste denn auch immer in den Grönländischen Schiffsjournalen und der Schiffersprache; dabei wird noch zwischen Alt-Grönland, dem südlicheren Theile der Küste von diesem im Sinne der Schiffer gemeinten „West-Grönland", und Neu-Grönland, dem unter höheren Breiten, etwa vom 67. Grade an, gelegenen Theil der Küste, unterschieden. Das geographische West-Grönland, die diesseitige Küste der Davis-Strasse, wird einfach unter dem Ausdruck „Straat Davis" inbegriffen. Die Amerikanische Küste der Davis-Strasse und Baffin-Bai heisst bei den dort fischenden Whalern wiederum das „Westland".

Am 25. August segelten sie nach Green Harbour, in dessen Nähe viel Wild war, es wurde aus Segeln und Rudern ein Zelt errichtet und sogleich die Jagd begonnen; sieben Renthiere und vier Bären waren die erste Beute.

Mit Hülfe von einigen Hunden, welche sie mit an Bord gehabt und nun mitgenommen hatten, schossen sie noch ziemlich viel Wild und kehrten in zwei Booten nach Bottlekove im Bel-Sund zurück. (Das zweite Boot war von der heimkehrenden Flottille, wie immer, für Schiffbrüchige zurückgelassen worden.) Sie erlitten hier wiederum das in ihrer Lage schwere Missgeschick, dass ihnen durch die Wellen des Meeres das Wild aus den Schaluppen gespült wurde. Mit vieler Mühe und indem die Leute ins Wasser hinaus wateten, gelang es, die kostbare Beute wenigstens theilweis wieder zu erlangen. In einer aus tannenen Dielen gezimmerten Hütte, die für die Thranköche der Compagnie gebaut war, verbrachten die Seeleute den arktischen Winter. Im Inneren dieser Hütte bauten sie nämlich noch eine kleinere Behausung. Kalk, der vorhanden war, mit Küstensand gemischt, gab den Mörtel ab, Ziegelsteine nahmen sie von dem Rauchfang der Thranküche; zwei Seiten der engeren Hütte, die Wetterseiten, wurden gemauert, während die anderen beiden aus Balken gezimmert wurden. So war ein ziemlich geschützter Raum von 20 Fuss Länge, 16 Fuss Breite und 10 Fuss Höhe hergestellt, in welchem sie sich vier Cabinen mit Hülfe von Renthier-Fellen herrichteten. Sieben zurückgelassene Schaluppen lieferten Feuerungsmaterial, ferner wurden verschiedene Kühlfässer dazu verwendet, jedoch nur solche, welche für ihren ursprünglichen Zweck nicht mehr tauglich erschienen. Des Nachts rakten sie das Feuer zusammen und bedeckten es mit heisser Asche. In die Mitte wurde ein Stück Ulmenholz gelegt und nach 16 Stunden glimmte es noch fort, so dass an Feuerung kein Mangel war. Wenn Wind und Wetter es gestatteten, wurden Jagdzüge unternommen und es gelang, indem sich ein paar Leute in einem Boote heranschlichen, mit alten Harpunen und Lanzen, die sich noch in der Hütte vorfanden, einige Walrosse „aus dem Schlafe in den Tod zu befördern". Bald aber nahmen Nacht und Kälte so zu, dass sie auf weitere Beute bis zum Frühjahr verzichten zu müssen glaubten. Sie beschlossen also, zwei Fasttage in der Woche zu halten und an diesen Tagen nur von den Greben des vorhandenen Fischthrans zu geniessen. Diese Diät wurde drei Monate beibehalten. Kleider und Schuhwerk wurden allmählich so defekt, dass sie nothgedrungen ausgebessert werden mussten, wozu Nadeln aus Fischbein und Garn aus Tauwerk gebraucht wurden.

Am 10. Oktober war die Kälte bereits so heftig, dass die See völlig überfror. Die Verzweiflung klopfte an die elende Behausung der Unglücklichen. Bald dachten sie an ihre verlassenen Frauen und Kinder, bald warfen sie sich auf die Kniee und sandten heisse Gebete zum Himmel um Ausdauer und Geduld im Elend. Man setzte sich auf noch schmalere Kost: vier Tage Wildfleisch, drei Tage Fischspeckgreben. In der Zeit vom 14. Oktober bis 3. Februar war die Sonne verschwunden, aber der Mond zeigte sich zu Tages- und Nachtzeiten, wenn ihn nicht Wolken verhüllten. Er schien so hell und freundlich wie in England. Vom 1. bis zum 20. Dezember war auch der letzte Dämmerschein des Lichtes verloren. Ein matter Schimmer von Weiss zeigte sich zuweilen gegen Süden wie eine Ahnung von Tageslicht. Anfangs Januar begrüssten sie weitere Spuren von Tageslicht, noch immer aber wussten sie nicht, wann es Tag, wann Nacht war, dennoch gelang es Pellham, Monat und Datum nach dem Monde auszurechnen, so dass er später, als die rettenden Schiffe da waren, genau angeben konnte, welchen Monat und Tag sie hatten. Mit Hülfe von alten Leinen und des Vorrathes an Thran wurden drei Lampen angefertigt und beständig brennend erhalten. Mit zunehmendem Tageslicht wurde die Kälte noch stärker, so dass sie in Folge derselben Blasen auf der Haut bekamen und bei der Berührung von Eisen die Finger daran klebten, als ob es Vogelleim wäre. Am 3. Februar zeigte sich Morgenröthe und endlich erglänzten die ersten Sonnenstrahlen auf den höchsten Berggipfeln. Die Lichtkrone der Sonne und das blendende Weiss des Schnee's boten einen so zauberhaften Anblick, dass, wie Pellham sagt, selbst „die Lebensgeister eines Sterbenden davon wieder aufgeweckt werden mussten". Ein Bären-Paar kam auf die Hütte zu, dem ein heisser Empfang bereitet wurde; die Leute verlegten den Bären mit Lanzen den Weg und tödteten einen derselben, während die Bärin entfloh. Das Fleisch des ersteren reichte zur Ernährung der ganzen Mannschaft während 20 Tagen. Im März glückte es, im Ganzen sieben Bären zu tödten. Nun assen sie fleissig zwei bis drei Mal täglich Fleisch und die Kräfte kehrten mehr und mehr wieder. Die Füchse erschienen wieder, um ihrer Nahrung, einer Art kleiner Fische, nachzugehen; sie wurden in eigens zu dem Zwecke hergerichteten Fallen gefangen, in welche eine Art Eulen, die sich auf dem Schnee liegend vielfach vorfanden, als Lockspeise gesteckt waren. Endlich nahte die Stunde der Erlösung aus dem Eisgefängnisse.

Am 25. Mai zeigten sich zwei Schiffe von Hull im Bel-Sund. Ein Boot landete, die Mannschaft ging auf die Hütte zu und rief letztere in üblicher Weise mit „Hei!" an, worauf zu ihrem grossen Schrecken aus derselben die Antwort „Ho!" erfolgte. Zum grössten Erstaunen der Ankommenden traten aus der, wie sie nicht anders glaubten, menschenleeren Hütte plötzlich acht wild aussehende Männer

mit von Rauch geschwärzten Gesichtern, bald aber folgte die frohe Scene des Wiedererkennens. Alle fuhren in der Schaluppe nach dem Schiff hinüber. Nach drei Tagen traf die Londoner Fischerflotte ein. Der Admiral, Captain Goodler, „ein kluger und erfahrener Seemann", empfing sie auf das Freundlichste und liess sie 14 Tage am Bord mit dem Besten, was da war, verpflegen. Der grösste Theil der Mannschaft kehrte aber erst im August nach der Heimath zurück.

Überwinterung Niederländischer Freiwilliger auf Spitzbergen, 1633/34. — Nun ein Bericht über die freiwillige Überwinterung von sieben Niederländischen Seeleuten auf Spitzbergen im Jahre 1633, den ersten freiwillig unternommenen und mit Erfolg gekrönten Versuch dieser Art. Zorgdrager erzählt uns darüber aus dem Journal unter Anderem wie folgt:

Am 30. August 1633 verliessen die Schiffe der Niederländischen Compagnie die Nord-Bai (bei Smeerenberg) zur Heimreise. Ihrer sieben Mann waren zurückgelassen worden, — wo, wird nicht genau angegeben, eben so wenig finden wir nähere Angaben über die getroffenen Einrichtungen zur Überwinterung. Schon damals waren Steinbauten auf der Amsterdam-Insel errichtet, so dass also die Mannschaft ohne Weiteres in einer dieser gegen die Einwirkungen des Spitzberger Winterklima's wohl noch mit besonderen Schutzmitteln versehenen Behausungen ihr Winterquartier einrichten konnte. Die Überwinterung war offenbar nur zu dem Zwecke veranstaltet, um zu sehen, ob auch in der Zeit, wo sich Schiffe nicht bei Spitzbergen aufhielten, Jagd und Walfischfang mit lohnendem Erfolg betrieben werden könnten. Die Heizung wurde durch Treibholz reichlich beschafft, auch gelang es in der ersten Zeit, einiges Wild (Renthiere) zu schiessen. Es wurden Ausflüge zu Boot nach der West-Bai, der Englischen Bai gemacht; Walfische sah man genug, auch der Fang derselben wurde versucht. Man band zwei Fässer zusammen und befestigte das eine Ende der Harpunenleine daran, um den harpunirten Fisch auf diese Weise leichter fest zu behalten. Walfischbarten wurden öfter am Ufer aufgefischt. Auf dem „Schlehenberg" fand man „Schlehen" in Menge, ein Gewächs, welches der Wasserkresse gleicht. An dem Berge nisten alljährlich viele Möven, deren Dünger ein üppiges Wachsthum des Mooses erzeugt. Auch Sauerampfer fand man. (Martens sagt: „Der Sauerampfer, welchen ich auf Spitzbergen fand, ist dem, welcher mir zu Bremen in des Holländischen Gärtners Hofe unter diesem Namen gezeigt wurde, an Grösse gleich, aber die Blätter des Spitzbergischen sind von rother Farbe.") Einen todten Walfisch, den man am Ufer fand, suchte man vergeblich ans Land zu bugsiren, eben so misslang es, eines bereits glücklich harpunirten Walfisches vom Boote aus habhaft zu werden.

Am 13. Oktober fror es bereits so stark, dass der Inhalt eines Fasses Bier gegen drei Daumen dick gefroren war. Zwei Tage später fror es bis auf den Grund, so dass das Fass aufgeschlagen, das Eis in Stücke zerhauen und dann am Feuer geschmolzen wurde. Am 4. November war nur noch während 4 bis 5 Stunden Dämmerung. Bären und Füchse wurden ab und zu gesehen und einige von ihnen getödtet. Im Dezember war es so bitter kalt, dass die Leute in ihren Kojen nicht lange liegen bleiben durften, sondern ab und zu in dem Hause auf und nieder gehen mussten, um nicht zu erstarren. Am 20. Dezember sahen sie gegen Süden am Horizont einen Dämmerschein und gegen Ende Dezember starkes Nordlicht. Am 7. Januar erfolgreiche Jagd auf Bären, die schon öfter um die Hütte herumgeschnüffelt hatten. Am 25. Januar mehrstündige Dämmerung. Am folgenden Tage wurde es so hell, dass um Mittag die Sterne gegen Süden nicht mehr gesehen wurden. Am 22. Februar liess sich die Sonne zum ersten Male wieder blicken. Am 3. März heftiger Kampf mit einem grossen Bären, der, obwohl schwer verwundet, doch noch entkam. Im März wurden täglich viele Füchse geschossen. Das Fleisch wurde an die Luft gehängt und dann mit Zwetschen und Rosinen gekocht. Im April zeigten sich wieder Walfische. Am 1. Mai wurde bei Bier und warmem Wein die Spitzberger Kermis gefeiert. Die Jagd auf Berg-Enten, Walrosse, Eisbären und Robben beschäftigte die Leute die übrige Zeit, bis sich — nach 9 Monaten und 5 Tagen der Überwinterung — die erste Schaluppe eines Holländischen Grönlands-Fahrers zeigte, der in der West-Bai ankerte. — Im Jahre 1634 wurden sieben andere Leute der Niederländischen Flotte zurückgelassen, allein Keiner von ihnen wurde im folgenden Frühjahr lebend angetroffen, und somit wurden von den Niederländischen Compagnien weitere Überwinterungsversuche nicht gemacht.

III. Die weiteren Unternehmungen bis zum 19. Jahrhundert.

Blüthezeit des Niederländischen Walfischfanges; Schiffsverluste. — Die Niederländer waren im 17. und dem grösseren Theile des 18. Jahrhunderts das erste Volk in der Gross-Fischerei, wie es heut zu Tage unstreitig die Nord-Amerikaner sind. Über ein Jahrhundert betrieben sie mit einer unverdrossenen Ausdauer und auch mit gutem finanziellen Erfolg, neben dem Härings- und Kabeljaufang, die arktische Fischerei. Die Flotte, welche alljährlich im April die Ufer des Y und der Zaan verliess, um bei dem fernen Polar-Eilande Spitzbergen allen den unsäglichen Schwie-

rigkeiten des arktischen Fischfanges zu trotzen, war weitaus die zahlreichste von allen. In kriegerischer Zeit wurde sie öfter von Kriegsschiffen begleitet, so in dem Jahre 1697, wo die ganze Walfischflotte bei Spitzbergen unter dem Schutze Niederländischer und Hamburger Convoyer lag. Im Anfange des 18. Jahrhunderts kreuzten Kriegsschiffe zur Zeit der Rückkunft der Häringsbüsen, der Grönlands-Flottille und der aus dem Süden, von Brasilien oder Indien, mit werthvollen Ladungen heimkehrenden Fahrzeuge. Neben Spitzbergen war seit 1719 die Davis-Strasse mit ihren zahlreichen Baien, Einlässen und Insel-Meerengen das Ziel der kühnen Fischer. Den Umfang der Niederländischen Fischerei und zugleich die Verluste an Schiffen, welche sie erlitten, veranschaulichen am besten folgende, den Holländischen Quellen entnommene Ziffern und Daten.

Das mir vorliegende „Alphabetische Namenverzeichniss der Grönländischen und Straat-Davis-Commandeure von 1719 bis 1770" zählt folgende 44 Orte auf, von welchen Ausrüstungen geschahen: Rotterdam, Amsterdam, Zaandam, Hoorn, Medemblyk, Bevernwyk, Koogh, Westzaan, Ostzaan, Zaandyk, Ihisp, De Ryp, Wormerveer, Noordeynd, Alkmaar, Knollendam, Uytegeest, Schiedam, Delfshaven, Assendelft, Graft, Crommeny, Crommenydyk, De Krayl, Broek in Waterland, Haarlem, Dortrecht, Oude Niedorp, Krimpen op de Leck, Edam, Monnikendam, Purmerende, Vlaardingen, Zierikzee, Alblasserdam, Maassluys, Harlingen, Grootebroek, Middelburg, Vlissingen, Grooningen, Spanbroek, Wieringerward, De Helder.

Amsterdam und Rotterdam hatten die zahlreichsten Fischerflotten, dann folgten Zaandam und De Ryp.

Es liefen von Niederländischen Häfen aus:

in den Jahren								[genommen,
1669	bis	1678	993	Schiffe,	davon	83	verloren oder	vom Feinde
1679	„	1688	1932	„	„	113	„	
1689	„	1698	955	„	„	82	„	
1699	„	1708	1652	„	„	62	„	
1709	„	1718	1351	„	„	51	„	
1719	„	1728	1504	„	„	40	„	
1729	„	1738	858	„	„	13	„	
1739	„	1748	1356	„	„	31	„	
1749	„	1758	1339	„	„	30	„	
1759	„	1768	1324	„	„	25	„	
1769	„	1778	903	„	„	31	„	
			14167	„		561 = 4 Pros. der Gesammtzahl.		

Die Rentabilität dieses so grossartig betriebenen Fischereigeschäftes war zu verschiedenen Zeiten sehr verschieden. Scoresby unterscheidet vier Phasen des Holländischen Walfischfanges: 1. die Zeit vom Beginn des Walfischfanges um 1612 bis zum Jahre 1642, wo die Privilegien der Compagnien von den hochmögenden Generalstaaten als den gemeinen Handels-Interessen der vereinigten Provinzen schädlich und darum für aufgehoben erklärt, somit die Fischerei frei gegeben wurde. Der Charakter dieser Periode ist: unermesslicher Reichthum an Fischen, ungeahnter Aufschwung der am Fange betheiligten Rhederei, bedeutende Kapitalanlagen in Fahrzeugen, in Einrichtungen auf Spitzbergen zum Thranbrennen und überhaupt zur sommerlichen Niederlassung, gegen Ende der Periode allmähliche Verminderung der Fische bei der Küste.

Zweite Periode: Entwerthung aller dieser kostspieligen Einrichtungen durch die Nothwendigkeit, die Fische fern von der Küste im Eise aufzusuchen, schwere Verluste der Compagnien.

Die dritte Periode, welche etwa das letzte Drittel des 17. und den ersten Theil des 18. Jahrhunderts umfasst, bezeichnet einen neuen Aufschwung. Dank jenem echt kaufmännischen Sinne, welcher die Holländer in damaliger Zeit auszeichnet, wird die Grönlands-Fischerei auf einen Fuss gesetzt, der trotz aller Schwierigkeiten den Betrieb durchschnittlich mit gutem Erfolg für alle Betheiligten und verbunden mit indirekten nationalen und politischen Vortheilen ermöglicht. Die wesentlichen Züge des adoptirten neuen Systems waren: 1. Beschränkung der Zahl der Mannschaften und des Quantums an Provisionen auf das in Wirklichkeit erforderliche, früher oft überschrittene Maass; 2. Vertheilung des Gewinn- und Verlust-Risiko's auf grössere Kreise, in der Art, dass Krämer, Bäcker, Brauer, Segelmacher, Reepschläger, Kupferschmiede und andere Handwerker sich gleichsam nach dem Prinzip der Bodmerei betheiligten. Sie lieferten ihre Erzeugnisse auf das gute Glück der Fischerei; wenn diese schlecht war, so verloren sie ihre Zahlung ganz oder theilweis, während sie, wenn die Schiffe mit reicher Ladung an Speck und Barten zurückkehrten, vielleicht den doppelten Preis für die von ihnen gelieferten Vorräthe und Fabrikate erhielten. Es war diess gewissermaassen eine Ausdehnung des von Anfang an bei den Fischerleuten selbst schon angewandten Prinzips der Partnerschaft, eine Maassregel, die damals wohl nur in Holland möglich war, wo ausgebreiteter Handel, verbunden mit einer bedeutenden Industrie und dem angebornen haushälterischen Sinne, grosse Kapitalien in den verschiedensten Kreisen der Gesellschaft aufgehäuft hatte. Wir sehen, dass unter diesem System die Holländische Grönlands-Flotte durchschnittlich jährlich an 140 Fahrzeuge zählte.

Die vierte Periode ist die des allmählichen Sinkens und zuletzt gänzlichen Aufhörens der Niederländischen Fischerei.

Rückgang der Holländischen Grönlands-Fischerei. — Die blau-weiss-rothe Flagge, einst die zahlreichste, geachtetste und gefürchtetste in den arktischen Meeren, ist jetzt dort beinahe verschwunden, zwei zum Theil mit Norwegischer Mannschaft in den letzten Jahren im südlichen Norwegen auf den Robbenfang ausgerüstete Fahrzeuge sind es allein, welche die Erinnerung an jene Glanzzeit der Holländischen Fischer-Marine in schroffen Gegensätzen von heute und sonst auffrischen.

Die Ursache des Verfalles ist zunächst die Erschlaffung des nationalen Geistes, der maritimen Unternehmungslust, welche namentlich seit der Französischen Invasion hervortrat. Allerdings war auch die geringere Ergiebigkeit des Fischfanges eine Ursache, allein nach der Niederwerfung des Französischen Imperators sehen wir in England und Schottland, an der Weser und Elbe die alt gewohnte Grönlands-Fischerei mit Erfolg wieder aufgenommen, während diess den Holländern trotz grosser Anstrengung der Regierung, durch ausgesetzte Prämien &c., selbst mit Hülfe Englischer Fischerleute nicht gelingt.

Die Gross-Britannischen Fischereien. — Anders gestalteten sich die Dinge in Gross-Britannien. Wir haben gesehen, dass Britische Fischer die ersten in den Gewässern von Spitzbergen waren; allein während in der ersten Zeit die Fischereien der Holländer fast alljährlich ihren Unternehmern reichen Gewinn brachten, waren stets nur Verluste das Resultat der Englischen Expeditionen, welche in Folge dessen immer spärlicher wurden. Die Holländischen und Hanseatischen Fischer-Flotten zählten zusammen 3- bis 400 Segel, als die Engländer nur noch gelegentlich mit wenigen Schiffen auf ihren ehedem so zahlreich besuchten Fischgründen erschienen (1669 nur Ein Schiff, 1668 sogar keins). Die Bedeutung der grossen Fischerei für die Zwecke der Kriegs-Marine wurde indessen den Engländern durch das Beispiel der Holländer sehr bald gründlich einleuchtend. In den Kriegsjahren 1659 und 1665 bis 1667 stand die gesammte Bemannung der Holländischen Grönlands-Flotte, so weit die Leute unter Niederländischer Hoheit standen, der Regierung zur Verfügung. (Für die Kriegszeit war die Grönlands-Fahrt von Holland aus durch die Generalstaaten bei schwerer Strafe untersagt.) Im Jahre 1672 ergriff denn nun die Englische Regierung mit Gewährung von allerlei Vergünstigungen jener Art, wie sie damals Brauch waren, die Initiative. Es wurde eine Parlaments-Akte erlassen, welche die Produkte der Englischen Grönlands-Fischerei von allen Einfuhrzöllen befreite, während der Zoll für die Kolonial-Schiffe in den Kolonien noch theilweis aufrecht erhalten wurde. Im Gegensatz hierzu wurde der auf fremden Schiffen eingeführte Thran und resp. das so eingebrachte Fischbein mit den enormen Zollsätzen von Ł. 9 und Ł. 18 die Tonne belegt. Die bestehenden Schifffahrtsgesetze wurden in Ansehung der Grönlands-Fischerei in so weit abgeändert, dass gestattet wurde, die Mannschaft zur Hälfte aus Fremden zu rekrutiren, vorausgesetzt, dass das Schiff in England gebaut und der Kapitän und die andere Hälfte der Mannschaft Britische Unterthanen seien.

Dieses Gesetz wurde wiederholt prolongirt und der im Jahre 1693 gebildeten „Company of Merchants of London trading to Greenland" sogar die Annahme von zwei Drittel fremder Fischerleute für jedes von ihr auf den Walfischfang ausgehende Schiff frei gegeben. Letztere verbrauchte in 10 Jahren ihr ganzes, für jene Zeit sehr bedeutendes Aktienkapital von Ł. 81.000, sie machte durchgängig schlechte Geschäfte, selbst in Jahren wie 1697, wo von den Niederländischen und Deutschen Fahrzeugen keins weniger als drei Fische gefangen hatte. Die Holländer zogen in jenen 10 Jahren aus ihrer Grönlands-Fischerei einen Reingewinn von beinahe 5 Millionen Gulden. Der Fehler lag in der ganzen Art und Weise des Betriebes. Diess setzte ein Bremer Kaufmann, Henrich Eelking, welcher in Bremen längere Zeit Directeur von Grönlands-Fahrten gewesen war, schlicht und schlagend in der Schrift auseinander, welche überschrieben war „View of the Greenland Trade and Whale-fishery with the National and Private Advantages thereof" und die von dem Verfasser dem Sub-governor der South-Sea-Company zum Zweck der Gründung einer neuen, auf den entwickelten Prinzipien basirten Gesellschaft übergeben wurde. Es ist sehr schmeichelhaft für uns Deutsche, wenn der Engländer Scoresby diese Schrift in der Vorrede zu seinem berühmten Werk „Our only Original Work on this interesting Subject" nennt.

Reformen im Englischen Fischereibetrieb, hervorgerufen durch einen Deutschen Kaufmann. — Eelking zeigt in seiner natürlich Englisch geschriebenen Abhandlung zunächst den bisherigen Zustand des Walfischfanges und die Art und Weise, wie derselbe betrieben werden sollte, sodann, von wem er betrieben wird und mit welchem Gewinn; er giebt einen Rückblick auf die ersten Fischereien und setzt auseinander, welches die Ursachen waren, dass alle Versuche der Englischen Kaufleute, diesen Betrieb mit Erfolg wieder aufzunehmen, fehl schlugen; endlich liefert er einen vollständigen Beweis dafür, dass England mit Erfolg das Geschäft wieder aufnehmen und es mit grösserem Vortheil als jede andere Nation betreiben könne, wobei er denn alle angeführten Gegengründe beleuchtet und zu widerlegen sucht.

Eelking weist unter Anderem darauf hin, dass die Englischen Schiffe meist von im Fischfang unkundigen Leuten commandirt würden, dass es verkehrt sei, der Mannschaft feste Gage zu geben, anstatt sie mit ihrer Einnahme auf den Fang anzuweisen. Daher komme es oft vor, dass die Mannschaften der Englischen Schiffe, anstatt Fische zu suchen und zu verfolgen, sich in Spitzbergen ans Land begäben, um Renthiere zu jagen, deren Fell, Geweihe und Fett ihr Benefiz war, dass bei dem Aussieden des Thranes von der Mannschaft nicht vorsichtig genug umgegangen und die Barten nicht gehörig gereinigt würden und in Folge dessen die Englischen Fischerei-Erzeugnisse immer nur niedrigere Preise am Markt erzielen könnten. Das gesammte

Fischereigeräthe sei in schlechtem Stande, die Mannschaft gehe nicht sorgfältig damit um, darum müsse es häufig erneuert werden. Überhaupt würden bei dem ganzen Betriebe sehr viele unnütze Ausgaben gemacht, Boote, Provisionen und Apparate zu theuer bezahlt &c. Tüchtige Fischermannschaften könne sich England eben so gut schaffen als Holland, das seine Fischerflotte alljährlich durch Tausende von fremden Seeleuten aus Jütland, Holstein, Schottland, Norwegen, den Weser-Gegenden &c. bemanne. Wenn eingewandt worden, dass die Schiffe in England nicht so billig gebaut werden könnten als in Holland, so behauptet Eelking, dass sie dafür weit stärker und dauerhafter hergestellt würden. Auch müsse Holland fast alle zum Schiffsbau nöthigen Materialien, als Planken, Balken und Masten, Eisen, Hanf, Theer, Provisionen &c., erst einführen, während in England diess Alles im Lande oder doch in den Englischen Kolonien vorhanden sei. Scoresby ist geneigt, dem Raisonnement Eelking's beizustimmen: der Englische Fischer und Seemann habe damals gegen den Holländer in Ausdauer, Geschick, Selbstvertrauen und Energie zurückgestanden.

Die Südsee-Compagnie. — Es gelang in der That unserem Landsmann [1]), die Gründung einer grossartigen Compagnie zu Stande zu bringen. Ein eigenes Dock wurde an der Themse für die Zwecke der Gesellschaft gemiethet, Lagerhäuser und Thrankochereien errichtet und im Frühjahr 1725 verliess eine Flotte von 12 neuen Schiffen, jedes zu 306 Tons, die Themse. Der Erfolg war ein mässiger, 25½ Fische, aber doch weit günstiger als alle Ergebnisse der letzten Jahre. Ein grosser Theil der Mannschaften und namentlich der Fischerleute auf diesen Schiffen waren Deutsche und zwar vorzugsweise aus Sylt und Föhr. Sie waren mit dem arktischen Fischfang vertraut, erhielten daher die Offizierstellen. Einige Schotten mit eingerechnet, welche aus dem Niederländischen Dienst übertraten, waren auf dieser ersten Expedition der „Südsee-Compagnie" 152 Fremde beschäftigt, welche im Ganzen einen Verdienst von £. 3056, 18 s. 3 d. mitnahmen. Indessen, nachdem die Gesellschaft 8 Jahre hindurch grosse Anstrengungen gemacht und bedeutende Summen aufgewendet, gab sie (1732) das Geschäft unter erheblichen Verlusten für alle Betheiligten auf.

Unter dieser Gesellschaft war es auch, wo zuerst eine Whale-gun, Schiess-Harpune, zum Tödten der Fische in Anwendung kam, und zwar so glücklich, dass bei dem ersten Schiffe, wo der Widerstand der am Alten hangenden Harpuniere überwunden und die neue Waffe eingeführt werden konnte, zwei Fische von den drei überhaupt gefangenen durch die Whale-gun getödtet wurden. Für die Insulaner von Sylt und Föhr waren jene 8 Jahre des Bestehens der Südsee-Compagnie eine goldene Zeit, während gerade die hohen Summen, welche den fremden Fischern gezahlt werden mussten, an dem Unternehmen zehrten. Ein Prediger auf Föhr sang freilich ein Jahrhundert später, 1824, in einem Gedicht:

„Grönlands eisiges Meer war uns, was Spanien Peru.
Aber wir Thoren, wir lehrten den stolzen Briten das Fischen,
Schickten Harpunen ihm auch und büssen jetzt Strafe der Einfalt!"

Das war in einer solchen poetischen Ansprache an den König von Dänemark sehr schön gesagt, allein wie die Dinge nun einmal damals lagen, waren die Dienste, welche die Bewohner der Friesischen Inseln den stolzen Briten in der Fischerei leisteten, für die armen Insulaner eine reiche Quelle des Wohlstandes. Der baare Gewinn der Friesischen Fischerleute, welchen sie während der Zeit des Bestehens jener Compagnie gemacht haben, soll nach einer Angabe von kundiger Hand in den Schleswig-Holsteinischen Provinzial-Berichten 80.000 Thaler betragen haben. Im Jahre 1727, wo die Compagnie 25 Fahrzeuge hatte, waren diese sämmtlich mit Föhringer Kommandeuren und Harpunieren besetzt. Diese Fischerfahrten der Männer von den Friesischen Inseln werden weiterhin noch näher zu besprechen sein.

Bald nach der Auflösung der Compagnie erfolgte die Genehmigung der Regierung zur Bewilligung einer schon früher von der Gesellschaft erbetenen Staatsprämie für den Walfischfang. Schiffe von 200 Tons und darüber, auf den Walfischfang ausgesandt, sollten für jede Ton jährlich 20 Schillinge (6 Thlr. 20 Sgr.) Prämie aus der Staatskasse empfangen. Indessen auch dadurch ermunterte man den durch die grossen Verluste gedrückten Unternehmungsgeist nicht.

Beginn der Fischerfahrten nach der Davis-Strasse. — Unterdessen fuhren die Holländer fort, in zahlreichen Flottillen die arktischen Meere nach allen Richtungen hin auf den Fischfang zu durchkreuzen. Im Jahre 1719 befuhren sie zum ersten Mal die Davis-Strasse und fischten in den Baien derselben. Gelegentlich traten sie auch mit den Eingeborenen in Verkehr und trieben Tauschhandel mit ihnen. Die

[1]) Henrich Martens Eelking war der Sohn von Martens Eelking und Margaretha Terhellen und geboren den 26. Februar 1673. Er war Kaufmann und wurde am 1. September 1717 zum Ältermann in Bremen gewählt. Über seine ferneren Schicksale kommt in einem älteren Verzeichniss der Älterleute Folgendes vor: „Anno 1718, den 19. Oktober, kam es mit ihm zum Bankerott, wiewohl seine Sachen so gar schlimm nicht stunden. Er ging nach England, und weil er von gutem natürlichen Verstande war, brachte er es dahin, dass ihm die Ausrüstung einer neuen Schifffahrt nach Grönland in London übertragen wurde, die auch 1726 zuerst dahin absegelte." — Ein Wappenbuch der Älterleute hat darüber folgende Nachricht: „Den 18. Oktober 1718 wegen nicht bezahlter Wechsel seinen Abschied [i. e. aus dem Collegium] genommen. Ist aber nachher in London bei der Südsee'schen oder Grönländischen Compagnie Direktor und Agent der 3 Hansestädte geworden; 1739, 30. September, anhero gekommen und prätendiret sowohl das rückständige honorarium, als auch die Aufnahme in das Collegium, ist aber abgeschlagen." — Er starb im April 1740 in Bremen. (Nach gefälliger Mittheilung aus den Familienpapieren.)

Kabeljau-Fischerei der Holländer bei Island mag der Anlass gewesen sein, zu versuchen, ob nicht weiter nordwestlich die Gross-Fischerei mit Erfolg zu betreiben sei. Dazu kam die grosse Conkurrenz in der Fischerei bei Spitzbergen, welche eine allmähliche Vertilgung der Walfische in Aussicht stellte. In den ersten 10 Jahren sandten die Holländer 748 Schiffe nach der Davis-Strasse, was durchschnittlich nahezu 75 Schiffe für jedes Jahr giebt. Die Hamburger begannen diese Fischerei zugleich mit den Holländern, sie rüsteten im Jahre 1719 vier Schiffe dahin aus. Die Bremer begannen 1725 mit zwei Schiffen.

Züge der Holländischen Fahrzeuge in der Davis-Strasse. — Welchen Kurs jene nach der Davis-Strasse bestimmten Fahrzeuge nahmen und wo ungefähr sie dem Fischfang oblagen, darüber giebt uns das Werk „De Walvischvangst" einige Auskunft. Die Hauptfischerei war an der Südseite der Insel Disco, wo noch heute die Walfischjäger von Dundee und Peterhead ihren freilich jetzt bedeutend weiter nördlich ausgedehnten Rundlauf beginnen. Der gewöhnliche Weg, wie er sich allmählich als der für die Fischerei auf den verschiedenen Gründen vortheilhafteste herausstellte, war nun der folgende: Nach Umsegelung von Statenhoek steuerte man längs der (West-) Küste von Grönland hin bis zur Zuidbaay (67° 10′ N. Br.), wo sich auch die Schiffe bei der Rückkehr wieder zusammenfanden. 1½ Holländische Meilen südlich derselben erstreckt sich eine ziemlich weite Bucht und 3 bis 4 Meilen südwestlich von jener Bai finden sich drei bis vier Eilande, von welchen das nordöstliche das grösste ist. „Het Rif van de Zuidbaay" ist der Holländische Name dieser Eilande. Man passirt diese Inseln am sichersten vor starken Strömungen zwischen den Inseln und dem festen Lande, wobei der Seefahrer ins Auge zu fassen hat, dass das Land südlich der Südbai weit höher ist als nördlich derselben. 4 Meilen Nordnordost der Südbai ist ein Fjord, De Rommelpot genannt, und nördlich von diesem stellt sich die Küste als sehr zerrissen und inselreich dar. Die Fahrt geht dann nordöstlich bei dem Wilde Eiland vorüber nach der mit hohem Ufer emporsteigenden Insel Rifkol (67° 16′). In nordöstlicher Richtung segelt man an verschiedenen Inseln vorbei und hat dann die Insel Disco nördlich, man segelt jedoch bis auf 4 Meilen Ostnordost an und gelangt in die Bonte Baay, weiter östlich in die Jessebaay. Dann folgen die Noordbaay, die Aenebaay, die Groene Eilanden (sechs an der Zahl); von der südöstlichsten dieser Inseln Südost zu Ost nach der Wilde Baay, zur Spieringbaay und Zandbaay, in deren Norden der an Eisbergen reiche Eis-Fjord, weiterhin die Roode Baay; von letzterer steuerten die Schiffe Nord zu West zur Zwarte Vogelbaay und dann im Kurs Nordwest zu Nord durch das Waygat, welches sich zwischen der Insel Disco und dem festen Lande 3 Meilen breit ausdehnt. Disco hat theils flachen, theils sehr hohen Strand, vor dem Waygat zwei Inseln mit gewaltigen Strömungen, die meist „om den Noord" gehen. Von der Roode Baay nach der Disco-Baay ist der Kurs Nordwest zu West. Von der Disco-Baay bis zur Liefde Baay. In diesen Baien waren damals reiche Walfischgründe, und zwar sind letztere auf 10 bis 12 Meilen Ost zu West und auf 4 bis 5 Meilen Süd zu Nord beschränkt. „Von der Disco-Bai läuft die Strasse Davis noch weiter nördlich", sagt unsere Holländische Quelle, „wie weit, ist bis heute [1784] unbekannt".

Die späteren Entdeckungen der Engländer und Amerikaner haben uns den Aufschluss darüber gebracht. Die heutigen Fischer fahren regelmässig bis zur Melville-Bai. Kommandeur L. Feykes Haan fand im Juli 1715, wo er „bis dicht an den 72. Grad hinaufsegelte", das Eis unbeweglich und festgeschlossen. Jetzt gehen die Walfischfänger in der Regel bis zum 79. Grad!

Tauschhandel der Holländer mit den Grönländern. — Die Holländer traten, wie gesagt, öfters mit den Eingebornen an der Grönländischen Küste in Verkehr. Gegen eiserne Werkzeuge, Glasperlen u. dergl. tauschten sie von den Eingebornen Robbenspeck ein. In der Liste finden wir denn auch eine Anzahl Schiffe, die alljährlich nicht als Fischer, sondern als Händler („handelaar") nach der Davis-Strasse geschickt wurden. Der von ihnen eingetauschte Speck wird mit dem Namen „handelspek" bezeichnet. Von diesem einstigen Tauschhandel der Holländer mit den Grönländern finden sich noch Spuren in Gräbern, in deren Innerem man Eisengeräthe, Glasperlen u. dgl. gefunden hat. „Es ist wohl keine Frage", sagt Etzel in seiner aus Dänischen Quellenschriften geschöpften Darstellung von Grönland, „dass dieser Handel zu vielfachen Streitigkeiten und Blutvergiessen Veranlassung gegeben hat, worauf mehrere Erzählungen hindeuten, die in dem Tagebuch des Dänischen Missionärs Paul Egede aufbewahrt sind. Die Holländer müssen eine merkwürdige Keckheit und Ausdauer bei der Untersuchung der Küste in ihrer ganzen Ausdehnung besessen haben, sie sind von Upernivik bis nach Nennortalik im Süden von Juliashaab gekommen, wo noch vor einem Menschenalter der Rest des Wracks eines Holländischen Schiffes zu sehen gewesen. Fast in jedem Distrikt dieses Theiles von Grönland findet man einen „Holländer Hafen", eine „Holländer Bucht". Eine Niederlassung der Holländer an irgend einem Theile der Küste oder eine Besitznahme erfolgte von Seite der Holländer nirgends. Jetzt, wo auf einer Insel westlich vom Kap Farewell reiche Lager von Kryolith, Blei &c. von den Dänen gefunden sind und ausgebeutet werden, mögen sie es wohl bereuen. Die Marine der Hansestädte spielte in jener Zeit, Ende des 17. und Anfang des 18. Jahrhunderts,

eine untergeordnete Rolle. Holland war der eigentliche Mittelpunkt des grossen Seeverkehrs, Amsterdam nahm unter den Europäischen Seehafenplätzen eine Stelle ein wie heut zu Tage etwa London."

Verbot der Grönlands-Fahrten an die Hansestädte durch König Christian V. von Dänemark. — Der Krieg der grossen Allianz (Englansd, Spaniens und Hollands) gegen das von Ludwig XIV. regierte eroberungssüchtige Frankreich war entbrannt. Zu Lande und zu Wasser, von gewaltigen Heeren und mächtigen Flotten wurde gekämpft. Die Niederlande, um ihre Flotten durch seekundige Mannschaft zu besetzen und diese vollzählig zu erhalten, verboten ihrem Gebrauche gemäss die Fahrt nach Grönland, ja, sie gingen weiter und verlangten am 20. Februar 1691 durch ein von Seite des Niederländischen Residenten, Egerhard van der Kuistens zu Hamburg, überreichtes Schreiben von den Hansestädten, dass auch sie die Fahrten nach Grönland für das Jahr 1691 einstellen möchten. Die Deutschen Seestädte, so heisst es in dem Schreiben der hochmögenden Generalstaaten, möchten pro communi causa für dieses Jahr von der Grönlands-Fahrt abstehen und nicht etwa von dem Eifer der Generalstaaten für das gemeine Wohlsein einen Gewinn suchen. Sie wandten sich deshalb auch an das Reich. Fast gleichzeitig, am 23. Februar, erlässt König Christian V. von Dänemark ein Mandat, in welchem er ohne Weiteres den Walfischfang an der Grönländischen Küste durch andere als Dänische Schiffe verbietet. Die hochfahrende Sprache dieses Mandats wird aus folgenden Stellen hervorleuchten:

Der König, heisst es, habe vernommen, dass verschiedene Personen sich ohne seine gnädigste Zulassung der Fahrt nach Grönland (seit 50 Jahren war die Fahrt nach Grönland völlig frei gewesen!) bedienten. Es hätten ihm nun aber einige seiner lieben und getreuen Unterthanen mitgetheilt, dass sie die Grönlands-Fischerei, welche eine geraume Zeit geruht habe, wieder aufnehmen wollten. Der König, als rechtmässiger Herrscher von Grönland und den umliegenden Inseln, habe ihnen die Erlaubniss dazu ertheilt. „Damit dieser Handel desto besser bei ihnen gerathe und Fortgang haben möge, so verbieten Wir hiermit den Hansestädten in Deutschland, dass sie, es geschehe unter was pretext es wolle, sich solcher Fahrt auf Unseren Strömen für vermeltes Grönland und andere Unserer Landen und Inseln hinkünftig ohne Unsere allergnädigsten Pässe und Zulassung ferner gebrauchen noch fortsetzen. Daferne sie sich unterstehen möchten, diesem Unserm ernstlichen Verbote zuwider zu thun, so wollen Wir deren Schiffe und Güter, welche solcher Gestalt betreten und angetroffen werden, aufbringen und confisciren lassen, wonach sich alle Interessenten Allerunterthänigst wissen zu richten und vor Schaden zu hüten haben."

Mit Recht erregten beide Ansinnen in den Hansestädten Unwillen und Bestürzung. Es fanden Verhandlungen zwischen den Städten Statt, wobei sich für uns ergiebt, dass auch Lübeck — in welchem Umfange, erfahren wir nicht — an der Grönlands-Fahrt betheiligt war. Besonders auffallend war die Zumuthung von Dänemark, das auf einmal alte, vermeintliche, von England und Holland nie eingeräumte, ausserdem durch einen Vergleich unter den betheiligten Flotten über die Fischgründe und Stationen längst, wie man annehmen durfte, antiquirte Rechte dem zur See ohnmächtigen Deutschland gegenüber geltend machte. In der allgemeinen Verwirrung des Europäischen Krieges hoffte Christian V. die in der letzten Zeit sehr einträglich gewordene Grönlands-Fischerei ganz seinen Unterthanen wieder zuwenden zu können.

Ohnmacht der Hansestädte diesem Verbot gegenüber. — Hamburg [1]) schlug vor, man solle gemeinschaftlich bei dem König von Dänemark Gegenvorstellungen thun und auch den Kaiser um seine Vermittelung angehen, damit das Verbot zurückgenommen werde. Lübeck war mit dem Vorschlag einverstanden, Bremen aber widerstrebte, es besorgte, dass Christian V. durch solche Schritte zu noch grösserem Unwillen gereizt werden möchte, und so unterblieben sie. Eben so widerstrebte auch Bremen dem Vorschlage, dass die Städte durch eine gemeinsame energische Erklärung die Forderung der Holländer zurückweisen möchten. Es wollte, da das Verlangen der Holländischen Regierung gegen jede einzelne Stadt besonders ausgesprochen sei, auch von jeder eine besondere Erwiderung, wenn auch im Wesentlichen gleichen Inhaltes, erlassen wissen. Lübeck mahnte umsonst: „Dum pugnamus singuli, vincimur omnes."

In der vom Bremer Senat an die Generalstaaten erlassenen Antwort wird zuerst betont, dass Bremen gern um des gemeinschaftlichen Interesses willen dem Ersuchen der Generalstaaten nachzukommen bereit wäre, Bremen habe sich aber bereits auf des Kaisers Zumuthen und Verordnung mit einem jährlichen gar hohen Contingent und Beisteuer zur Bestreitung des Krieges beschwert und werde genöthigt, sich immer mehr, über der Stadt Vermögen, anzugreifen; ohnehin laste der Krieg mit den Hemmnissen, welche er über den Handel bringe, schwer auf den Einwohnern der Stadt und selbst die Untergehörigen der Generalstaaten würden die Fahrt nach Grönland nicht einstellen, vielmehr seien, wie man vernommen, in Norwegen zur Continuirung des Walfischfanges auf Grönland für Holländische Rechnung einige Schiffe angeschafft und parat [2]).

[1]) Die nächstfolgende Stelle ist der gefälligen Mittheilung des Herrn Archivar Dr. Wehrmann in Lübeck, welche mir derselbe auf Grund der Durchsicht der dortigen Akten machte, entnommen.

[2]) Die schlauen Holländischen Kaufleute hatten also neben dem „ge-

Die weltbekannte Äquanimität der Generalstaaten werde um so weniger das sonst so treu vertheidigte mare liberum et innoxium commercium den Bürgern Bremen's missgönnen, als die nach Grönland von Bremen auslaufenden 4 bis 5 Schiffe nicht mit Matrosen oder Kriegsleuten, sondern mit in Bremen sesshaften Bürgern und Handwerksgesellen besetzt und versehen würden.

Hamburg ruft Schwedens Vermittelung an. — Hamburg wandte sich, um das Mandat des Königs von Dänemark rückgängig zu machen, an den König von Schweden. Die Kopie dieses Schreibens, datirt vom 15. September 1691, liegt bei den Hamburger Grönlandsfahrer-Akten. In diesem äusserst devot gehaltenen Schreiben heisst es:

Die „erbarmende Hülfe" gegenüber den Drangsalen, mit welchen die Krone Dänemark Hamburg bedrohe, erwarte der Senat einzig und allein von des Königs gnädigster Zuneigung für die Stadt Hamburg. „Wir abstrahiren billig von weiterer Anführung des Schadens und Abbruchs, welchen Ew. Königl. Maj. eigene Länder sammt Dero allgemeines Interesse unter diesen Neuerungen leiden und ferner zu befürchten haben, immassen von selbst hervorleuchtet, dass das praetendirte dominium über die nordischen Meere und die daraus angemasste inhibition des Walfischfangs auch in sich die Macht und das Recht einschliesse, allen anderen und also nicht weniger den Schwedischen Unterthanen selbige Fahrt, falls sie sich deren über kurz oder lang sollten gebrauchen wollen, verbieten zu können, aus der auf dem Elbstrom unternehmenden sistirung, visitirung und redimirung unserer Schiffe aber und aus ungezwungener Verbindlichkeit aller derer, welche mit Dänischen Pässen gefahren, unzählige gefährliche effectus erfolgen müssen, indem Ihre Königl. Maj. von Dänemark dadurch das gesammte Elbcommercium unter Ihre Macht und disposition ziehen, wirklich ein Mehreres und weit Beschwerlicheres einführen, als der verlangte Glückstädtische Zoll nicht gewesen sein würde, zu Behauptung sothaner usurpatio juris, wenigstens unter dessen Vorwand, selbigen freien Reichsstrom mit Kriegsschiffen belegen und sich dadurch capabel machen dürften, nicht allein diese Stadt nach eigenem Willen zu insultiren, sondern auch anderen an der Elbe situirten Herrschaften, absonderlich bei etwa veränderten Conjuncturen, grossen Schaden zuzufügen, überdem durch den Bezwang hiesiger, mit Dänischen Pässen bishero fahrenden und, wie wir zu unserm schmerzlichsten Leidwesen vernehmen, eine grosse Anzahl ausmachende Schiffe, worunter viele 30 und mehr, ja einige gar über 50 Kanonen führen, in benöthigten Fällen Dero Kriegsflotte auf eine grosse verstärken können, hingegen, da all solche Schiffe meistentheils zu Glückstadt ein- und ausladen müssen, das Commercium von dieser Stadt ab und dahin detourniret, Ew. Königl. Maj. Elbzolle zu Stade aber (zu wessen regulirung bishero so viele Mühe genommen, und worüber Ew. Königl. Maj. gnädigste ratification wir mit sehnlichem Verlangen erwarten) aufs Höchste deteriorirt und geschmälert, wo nicht gar fruchtlos gemacht werden wird, zumahl da alle noch etwa nach dieser Stadt destinirten Waaren in kleinen, als Dänischen Unterthanen zugehörigen, und besagten Zollen nicht unterwürfigen Schiffsgefässen anhero transportirt werden mögen" u. s. f.

Mit Einem Wort, das Interesse der Schwedischen Besitzungen in Deutschland erheische, dass „den Pressuren Dänemark's, welche zum Ruin Hamburg's führten", Einhalt gethan werde. Der Senat spricht aus, dass er nicht im Geringsten zweifele, der König werde zum Schutze Hamburg's diejenigen Mittel anwenden, welche er nach seinem höchst erleuchteten judicio für die convenabelsten und zulänglichsten achte, und schliesst unter „der in tiefster Ergebenheit ausgesprochenen demüthigsten Empfehlung an die gnädigste Propension des Königs".

Der ganze Vorfall, welcher weiter keine Folgen hatte, da, wie wir sehen werden, die Fischerei der Hansestädte bei Spitzbergen ihren Fortgang nahm, ist in mehrfacher Beziehung charakteristisch und es rechtfertigen sich dadurch diese eingehenderen Auszüge aus den Akten. Das waren Glieder des Hansabundes, der einst im Norden hochgebietend dastand, um dessen Gunst die nordischen Könige geworben hatten! Zu so kleinlichen Mitteln mussten die Städte greifen, auf solchen Umwegen mussten sie den Schutz ihres Handels erstreben. Es tritt uns hier ein abschreckendes Bild der Ohnmacht entgegen, welche das Deutsche Reich damals vornehmlich auch nach der See hin zeigte.

Vertrag zwischen Gross-Britannien, Frankreich und den Niederlanden. — Im Jahre 1709 taucht die Gefahr, von der Grönlands-Fischerei ausgeschlossen zu werden, für die Hansestädte noch einmal auf, jetzt von England her. Am 8. März dieses Jahres schreibt der Englische Minister-Resident Wich zu Hamburg, dass dem Vernehmen nach zwischen Gross-Britannien, Frankreich und den Niederlanden Behufs Sicherstellung ihres Walfischfanges während der Kriegszeit über eine gegenseitige Verständigung verhandelt werde. Er ist überzeugt, dass der Ausschluss der Stadt Bremen von diesem Vertrage der Ruin eines ihrer bedeutendsten Handelszweige sein würde. Der Bremer Senat nimmt in einem Lateinischen Rückschreiben die angebotene Vermittelung des Englischen Minister-Residenten dahin, dass Bremen's Fischerei in Grönland in diese Übereinkunft mit eingeschlossen werde, unter vielen Dankbezeigungen an den Minister-Residenten für seine Fürsorge um das Gedeihen des Bremischen Handels an: „Hoc non tantum laude debita celebramus, verum etiam gratissimo animo agnoscimus atque hactenus compensamus, data occasione reapse compensaturi." Er habe deshalb auch an die Königin von England geschrieben, „quae hactenus se clementissimam conservatricem et promotricem commerciorum nostrae reipublicae demonstravit". Am 2. April 1709 meldet der Englische Minister-Resident auf Grund eines vom Staats-Sekretär empfangenen Schreibens, „que votre ville n'a rien à craindre sur le sujet d'être exclue du commerce de Groenland. Vous trouvez par là, Messieurs, que la reine, ma très-gracieuse maitresse, est fort indulgente en toutes occasions vers les villes Hanséatiques" &c.

Selbsthülfe der Hansestädte durch Convoyirung der Grönlands-Fahrten mit eigenen Kriegsschiffen. — Neben allen diesen schwächlichen diplomatischen Mitteln, zu welchen die Hansestädte gegenüber den grossen Seemächten durch ihre Kleinheit und isolirte Stellung gezwungen waren, suchten die Städte sich aber auch mannhaft selbst zu helfen, so weit sie

meinen Wohlsein" doch ihren persönlichen Gewinn wohl im Auge und wussten das Verbot der eigenen Regierung zu umgehen.

es nur vermochten. Die Convoyirung ihrer mit werthvollen Ladungen fahrenden Schiffe durch mit Kriegsleuten bemannte und für eine kräftige Seewehr genügend ausgerüstete Schiffe war das Mittel, welches sich in manchen Fällen als sehr wirksam erwies. Besonders waren es die durch die Algierischen Seeräuber fortwährend der Hamburger Handelsmarine zugefügten Verluste, welche die Staatsbehörden der aufblühenden Handelsstädte zu energischerem Vorgehen bestimmten. Im Jahre 1662 waren acht Hamburger Schiffe durch zwei Algierische Korsaren-Fregatten weggenommen worden. Der Anschluss Hamburg's an das Holländische Convoy-Wesen wurde vergebens durch den Hanseatischen Gesandten in Holland, Aitzema, erstrebt. Man bildete nun in Hamburg eigene Convoy-Anstalten. Aus Mitgliedern des schon im Jahre 1623 in Hamburg errichteten Admiralitäts-Collegiums wurde als Sektion eine Convoy-Deputation eingesetzt, in Bremen gab es um diese Zeit schon „Convoy-Herren". Im Jahre 1669 waren in Hamburg zwei nach Holländischem Muster neu erbaute dreimastige Orlogschiffe, der „Leopoldus primus", Kommandeur Kapitän Mathias Dreyer, und das „Wapen van Hamburg", Kapitän Holst, fertig. Die Hamburger Convoy-Fahrten gingen sowohl in die nördlichen Meere, zum Schutze der Grönlands- und Archangel-Fahrer, als in die „Westsee" und ins Mittelmeer.

Näheres über die Hamburger und Bremer Convoyer. — Es wird von Interesse sein, über dieses Stück Deutscher Wehrhaftigkeit zur See einiges Nähere nach Herrn Archivar Dr. O. Beneke's Hamburgischen Geschichten und Denkwürdigkeiten hier mitzutheilen. „Je 20 bis 30, oft 40 bis 50 Kauffahrer sammelten sich um ihr Convoyschiff wie wehrlose Leute um einen gewappneten Mann. Der Kapitän desselben war ihr Admiral, in seiner Hand lag das General-Kommando, welchem zu Aller Heil der strengste Gehorsam geleistet wurde. Seine Verantwortung war gross, denn nicht nur die Vertheidigung gegen die Türkengefahr, sondern auch gegen Wind und Wetter, die strategische wie nautische Führung war ihm anvertraut. Der Admiralsbrief bestimmte genau das Verhalten der Handelsschiffe zum Kommandeur. Der Wichtigkeit seines Amtes entsprach die ihm beigelegte Autorität, wie auch zur See sein wirklicher Admiralsrang, wenn schon die Hanseatische Abneigung gegen hochklingende Titel ihm nur den Charakter eines Kapitäns oder Commodore gönnte. Unter ihm standen der Schiffs-Lieutenant, der Schiffer, die Steuerleute, Ober-Constabler und andere Offiziere nebst einer Mannschaft von 130 bis 150 Matrosen und 60 bis 80 Soldaten. Ausserdem waren an Bord: der Convoy-Prediger, der beim Schiffsvolk nur den Holländischen Titel „Domine" führte, ein Wundarzt, ein „Botellier", der die Getränke beaufsichtigte, Köche, ein Profos &c. Morgens und Abends war Gottesdienst, Sonntags ausserdem Predigt und Communion, denn damals galt der Spruch:

„Kein guter Boots- und Steuermann
Ohn' Beten und Singen fahren kann."

Der Artikelbrief enthielt strenge Disciplinarvorschriften für die Mannschaft. Ein gottesfürchtiger Wandel war darin neben dem unbedingtesten Gehorsam Allen eingeschärft. Trunk, Zank, Lästern und Fluchen zog schweren Arrest nach sich. Wer auf der Wacht schlief, wurde drei Mal „gekielt" (unter dem Schiffskiel durchgezogen) und von allem Schiffsvolk „geleerset" (vermuthlich die Bezeichnung für eine Art Spiessruthenlaufen). Wer den Anderen freventlich verletzte, wurde gekielt; wer sein Messer auf den Anderen zückte, dem wurde die linke Hand mit einem Messer an den Mast genagelt &c. Im Kabelraum durfte nicht „Toback getrunken" (geraucht) werden. Karten, Würfel und Weiber wurden an Bord nicht geduldet. Dagegen war den frommen und fleissigen Bootsleuten ein guter Sold, rechtschaffene Kost und bei Verwundung oder Verkrüppelung im Schiffsdienst oder Gefecht die Heilung auf Staatskosten bei vollem Solde, auch anständige Versorgung am Lande in Aussicht gestellt."

Bezüglich Bremen's wird schon im Jahre 1671 ein „von Jakob Gerdes kommandirtes Jagtschiff" neben dem damaligen, vermuthlich als Wachtschiff bei der Stadt benutzten sogenannten Orlogschiff erwähnt. Doch meistens schlossen sich die Bremer Schiffe einem Hamburger, Holländischen oder Englischen Convoy an (letzterem besonders für die Fahrt nach und von England), wobei der letztere sich freilich als ziemlich kostspielig erwies. Im Jahre 1691 besass Bremen ein eigenes Convoy-Schiff, das „Wappen von Bremen", unter dem Kommando von Jürgen Bakker, ein Name, der später in der Liste der Bremischen Kapitäne oft wiederkehrt. Dieses Schiff war, wie aus den folgenden Angaben sich ergiebt, für seinen Zweck „sattsam ausgerüstet". Es war 112 Fuss lang, 29 Fuss weit, hatte im Raume 12 Fuss und unter Deck 6 Fuss, führte 14 Zwölf-, 1 Acht-, 9 Sechs-, 10 Vier- und 4 Dreipfünder, ausserdem 4 metallene Kanonen von 3 Pfund und 8 metallene Bassen nebst 8 Bomben, 180 Handgranaten, 31 Fässer Pulver, je zu 100 Pfund, und 21 Pfund Musketenkugeln, desgleichen 42 Musketen, 46 Pistolen, 30 Enterbeile, 14 davon mit Hellebarden, &c. Der „Roland", ein zweites kleineres Schiff mit 4 Ankern und 2 Werf-Ankern, hatte an Bord 1 Handbombe, 6 eiserne Kanonen von 12 Pfund, 18 von 6 Pfund, 8 von 4 Pfund, 16 Koparden von 12 Pfund, 4 desgleichen von 6 Pfund, 8 eiserne Bassen mit 16 Camern, 50 Musketen, 45 Pistolen, 20 Hauer, 28 Enterbeile, 24 Piken &c.

Dieses Schiff war es wohl, welches im August 1696

auf Ansuchen der Compagnien auf die rückkehrenden Grönlands-Fahrer zu ihrer Convoyirung in die Heimathshäfen kreuzte.

Schon im Jahre 1690 wird ein „Convoyschiff nach Grohnland" in den Bremer Akten erwähnt, wie es scheint, von den betheiligten Rhedern angeschafft und unterhalten.

Am 2. April dieses Jahres bitten Albert Ellerhorst und Consorten, „in dem Convoyschiff nach Grohnland interessiret, um Herleyhung von 16 bis 18 eisernen Stücken, wie sie im Schiffe dienlich, nicht eben der grössten Art, sammt den Laffetten oder Koparden". Sie erklären sich dabei bereit, den Kaufpreis der Kanonen zu hinterlegen, indem sie sich verpflichten, dieselben innerhalb drei Monate unbeschädigt zurückzuliefern oder auch andere dafür wieder zu liefern oder das baare Geld zu erlegen. Die Dauer der Reise, wie sie hier angegeben wird, erscheint ziemlich kurz, da zu eben derselben Zeit die Niederländischen Grönlandsfahrer in der Regel vier Monate ausblieben.

In Hamburg fand zu jener Zeit die Convoyirung der Grönlandsfahrer wohl regelmässig Statt, sofern solche erbeten war. Namentlich lassen sich Convoyirungen aus den Jahren 1679, 1691, 1695, 1696, 1702 bis 1711 (jährlich) nachweisen. Im Jahre 1676, am 17. April, fand die Musterung der 220 Mann starken Equipage auf des Kapitän Holst Orlogschiff zu Wittenbergen Statt. Am 14. März 1677 schloss Kapitän Dietrich Hillebrandt seine Kapitulation ab. Derselbe nahm ausser der übrigen Mannschaft 43 Soldaten an Bord. In demselben Jahre ward die Hamburger Kriegsfregatte „Leopoldus Primus" zum Convoydienst ausgerüstet und kehrte im September nach etwa dreimonatlicher Fahrt von Grönland zurück. Im nächstfolgenden Jahre, am 3. April, nahm der berühmte Kapitän Berend Jacob Karpfanger für den „Leopoldus Primus" 220 Mann „für den Convoydienst auf Grönland aus und zu Hauss" an. Mit reicher Beute von 513 Fischen kehrte die aus 55 Schiffen bestehende Flotte nach etwa dreimonatlicher Fahrt im September zurück.

Siegreiches Seetreffen des Hamburger Convoyers „Leopoldus Primus". — Zuvor war jedoch ein Gefecht mit Kapern zu bestehen, dessen für das Deutsche Kriegsschiff rühmlichen Verlauf uns Dr. Beneke anschaulich in folgender Weise schildert: „Guten Muthes in die Elbmündung einsegelnd sah sich plötzlich die Flotte von fünf gut armirten Schnellseglern, Französischen Kapern aus Dünkirchen, angefallen. Das grösste dieser Schiffe führte 38 Kanonen. Rasch traf Karpfanger seine Anstalten. Er gab seine Befehle so umsichtig, dass die seiner Obhut vertrauten Schiffe völlig gedeckt blieben, während er selbst den Kampf mit den Piraten ausfocht. Es war ein hitziges, fast zwölfstündiges Treffen, in welchem zuletzt die Kaper von den Kanonen des „Kaiser Leopold" arg zugerichtet wurden. Zwei ihrer Schiffe schoss Karpfanger in den Grund, dass sie vor seinen Augen mit Mann und Maus versanken, die übrigen suchten mit Verlust einiger 50 Mann das Weite und entkamen unter dem Schutze der Nacht. Das Convoyschiff hatte nur zwei Todte und einen Verwundeten verloren. Unter den Todten war der Schiffs-Profos. Dieser, der beim Gefecht eigentlich Nichts zu thun hatte, war aus Neugier aufs Deck gegangen, um nachzusehen, ob die Affaire bald zu Ende sei, denn ihn hungerte. Und gerade als er einem Bootsmann äusserte, er habe seit dem Frühstück noch nichts Gewichtiges im Leibe, traf eine achtpfündige Kanonenkugel des armen Mannes Magen. Dem „Kaiser Leopold" waren einige Schüsse unter Wasser in den Rumpf gegangen, auch hatte die Schanzbekleidung gelitten. Sonst aber hatte er bei dem Feuer der fünf Kaper so gut manövrirt, dass er im Übrigen unbeschädigt geblieben war. Wegen dieser rühmlichen Affaire war viel Jubels in Hamburg. Selbst die Admiralität — nach freistädtischer Art in lobender Anerkennung der Verdienste ihrer Untergebenen äusserst sparsam — konnte nicht umhin, den braven Karpfanger in damals üblicher Weise auszuzeichnen. Er bekam „wegen seiner wider die franschen Kaper zur Defension der Grönlandsfahrer getroffenen guten Anstalten und wegen so mannhaft als siegreich gelieferten Gefechtes" eine „Verehrung" von 300 Thalern."

Im Jahre 1679 war „Leopoldus Primus" wieder auf Convoy nach Grönland, doch begleitete er die Schiffe nur bis auf eine bestimmte Höhe und holte dann die Lissabonfahrer von England ab.

1694 ging der Convoy im April in See und kehrte am 17. September zurück, im folgenden Jahre war er vom 27. April bis Mitte September aus. 1696 war Kapitän Mariensen, 1697 der Kapitän Tamm auf Convoy nach Grönland.

Über die Entschädigung, welche von den Walfisch- und Robbenfängern an den Staat für den Convoy gezahlt wurde, findet man in Klefeker, Hamb. Gesetze und Verfassungen, VII, S. 52, Auskunft. Anno 1693 ward beliebt, dass 6 Thaler für jeden Fisch gezahlt werden sollten. Im Jahre 1705 offerirten die Deputirten der Grönländischen Rhederei 4 Thaler per Fisch an die Kammer und 300 Mark an die Admiralität pro Schiff. Nach längeren Verhandlungen ward dann pro ultimato beschlossen: „Von jedem Schiff, das nach Grönlandt gehet, soll ohne präjudice statt der sonstigen Fischgelder 100 Mark in Cronen an die Kammer und der Admiralität 100 Reichsthaler in Cronen erlegt werden".

In diesem Jahre übernahm der „Prophet Daniel", ein mit 50 Stück montirtes und mit 200 Mann, worunter 50 Soldaten, ausgerüstetes Schiff den Convoy nach Grönland und war am 25. April segelfertig.

Hier sei die Grenze unseres Streifzuges auf das die Grönlandsfahrten berührende Gebiet der Deutschen Kriegsmarine-Geschichte.

Genaue Nachrichten über die Bremer Grönlands-Fischerei. — Die ersten genauen Aufzeichnungen über die Zahl und Namen der Schiffe, der Directeurs und der Kommandeurs bezüglich Bremen's enthält ein jetzt noch in ein oder zwei Exemplaren vorhandenes Rhederbuch. Es beginnt im Jahre 1695 und ist wenigstens in ein Paar Hauptrubriken Jahr für Jahr bis zur Gegenwart fortgeführt. Weder von England und den Niederlanden noch von Hamburg vermochte ich trotz vielfacher Bemühung eine so vollständige Liste aufzutreiben. Diese Aufzeichnungen ermöglichen einen Überblick über die von der Weser unternommenen Grönlandsfahrten von jenem Jahre an bis zum heutigen Tage, also auf 173 Jahre. In einer Beilage sind ein Auszug aus diesem Rhederbuch [1]) nach zehnjährigen Perioden und die letzten acht Jahre einzeln gegeben. Auf Einzelnes, namentlich auf den Robbenschlag, werde ich zurückkommen und hier nur noch Einiges erwähnen. Von 1716 bis 1725 beschäftigte Bremen die höchste Zahl, zwischen 20 und 21 Schiff, in der Grönlandsfahrt. Rechnen wir durchschnittlich Schiffe und Ausrüstungen zusammen [2]) nur zu 12.000 Thalern, so hatte in jenen Jahren Bremen im Sommer immer ein Kapital von mindestens 250.000 Thalern in der Grönlandsfahrt stecken. Nach den bis 1730 zurückreichenden Tabellen über die Ergebnisse der in Bremen erhobenen Vermögenssteuer betrug in jenem Jahre das gesammte steuerbare Vermögen 10¾ Millionen Thaler. Das jährlich in der Fischerei steckende Kapital war also grösser als die Hälfte einer vierprozentigen Rente dieses Gesammtvermögens.

Für das Jahr 1695 giebt das Buch folgendes Verzeichniss:

Directeurs	Schiffe	Kommandeurs	Fische	Chardel
Cord Grelle	Margreta	Jacob Boje	1	44½
„ „	Bienkorb	Arian Dirks	3	150
„ „	Freede	Rulff Rulffs	4	200
Peter Löning	Endracht	Frerich Hansen	3	220
„ „	Hoffnung	Jan Classen	2	165
Dan Willet	Moses	D. W. Bleeker	—	—
Herm. Backer	Charitas	G. Andreesen	—	—
Dan Willet	Segelmacher	Rulff Rulffs	2	9
	8 Schiffe		15	788½

Barten 85 Thaler, Thran 16 Thaler.

Im Jahre 1696 finden wir 12 Schiffe, im Jahre 1697 16 Schiffe beschäftigt. Aus diesem Jahre erzählt Zorgdrager: „In der Klokkbai, bei der ersten Vertheilung der Spitzbergischen Baien auch Englische Bai genannt, welches eine weite und geräumige, mit verschiedenen Armen tief in das Land hinein laufende Bai ist, sind wir im Jahre 1697 mit unserem Schiff, die „vier Brüder" genannt, mit sieben Fischen nebst einer durchgängig reich geladenen Flotte von mehr als 200 Schiffen gelegen. Denn weil mit Frankreich Krieg war, musste allhier unser Sammelplatz sein. Von dieser Flotte, welche unter Beschützung neun Holländischer und zwei Hamburger Convoyer in der Bai sich versammlete, bemerke ich Folgendes:

Es bestand diese Flotte aus

121	Holländischen	Schiffen,	deren	Ladung	1252 Fische,
54	Hamburger	„	„	„	515 „
15	Bremer	„	„	„	119 „
2	Emdener	„	„	„	2 „
192	Schiffe, deren			Ladung	1888 Fische waren.

„Unter allen diesen Schiffen war nicht eines, das Nichts gefangen hatte; viele aber waren voll und hatte unter den Holländischen das geringste drei Fische. In jetzt gemeldter innern Bai, der Schöne Haven genannt, konnten alle Schiffe auf einem guten Sand und Steck-Grund, vor allen Winden beschützet, gemächlich zur Anfuhrt kommen. Auch kamen allhier noch verschiedene Moscovien-Fahrer zu uns, um unter unserer Convoy mit zu segeln." Das sechzehnte Schiff der Bremer, das „witte Lam", Kommandeur J. Schwartz, verbrannte.

Bremer Kommandeure, Rheder, Schiffe in älterer Zeit. — Die Namen der Bremer Kommandeure sind zum Theil noch jetzt unter den Bremer und Vegesacker Schifferfamilien zu finden, wie z. B. die Dirks, Wischhusen, Geers. Andere Bremer Namen: Teklenborg (Kommandeur des Schiffes „Vreede", Directeur H. Schomaker), ferner P. Wilmssen (Kommandeur der „Fortuna") und J. Wischhusen (Kommandeur des Schiffes „Freede", Directeur Cord Grelle) und M. Janssen (Kommandeur des Schiffes „Charitas", Directeur H. Backer) sind noch jetzt vertreten. Gleichlautend mit den Namen Holländischer Kommandeure ist z. B. Rulff Rulffs. Es kommen zwei dieses Namens vor, von denen der eine die „witte Duve", der andere das Schiff „Segelmaker" kommandirte. Der Kommandeur Jan Classen (das Schiff „Hoffnung", Directeur Peter Löning) war, wie ich aus einer Notiz ersehen habe, ein Jüte, während der Name des Kommandeurs Frerich Hansen auf Holstein oder Schleswig deutet.

Die Föhringer in Englischen und Holländischen Diensten auf der Grönlandsfahrt. — Wie auf den Schiffen der Englischen Südsee-Compagnie, so dienten die Schleswig'schen und Holsteinischen Insel-Friesen auch auf den Holländischen und hanseatischen Grönlandsfahrern. Posselt, Prediger zu St. Johannes auf Föhr, erzählt, dass die Insel Föhr von jeher eine Pflanzschule der Walfischfänger gewesen sei. Seit undenklichen Zeiten hätten ihre Seefahrer die Holländische Grönlandsflotte angeführt und bedient. Sogar in Spanischen Diensten befanden sich zu Ende des 18. Jahrhunderts Harpuniere aus Holstein auf dem grossen Fisch-

[1]) Dasselbe ist auch im Jahrgang 1867 der Geogr. Mittheilungen (S. 416) schon besprochen.

[2]) Unter Berücksichtigung der damaligen Preise und Vergleichung der Kosten, wie sie sich nach vorliegenden Angaben damals in Holland und 50 Jahre später in Bremen stellen.

fang in der Südsee. Vormals, so berichtet er weiter, ging Alles, was männlichen Geschlechts auf Föhr war, sobald die Tüchtigkeit zum Seedienst anfing und so lange sie dauerte, auf den Walfischfang nach Grönland. Man darf annehmen, dass auch die Holländer ohne die Hülfe unserer in der grossen Fischerei erfahrenen Landsleute ihren Fischereibetrieb in dem damaligen grossartigen Maassstabe nicht hätten fortsetzen können. Stibolt (om Hvalfiskeriernes Hindringer og Opkomst, in den Schriften der Kopenh. Landh.-Ges. 1, S. 376) versichert, im Jahre 1765 selbst Zeuge ihrer grossen Verlegenheit gewesen zu sein, als die Ankunft der Föhringer durch widrige Winde verzögert wurde, so dass die mit dem ersten Schiffe Angekommenen sich eine ungewöhnlich grosse Heuer bedingen konnten. Den Frauen überliess man den unbedeutenden und sehr vernachlässigten Ackerbau und steuerte mit Anbruch des Frühjahrs in einer Flottille von 10 bis 14 kleinen Fahrzeugen nach der Elbe und den Holländischen Häfen. Zu Anfang des Herbstes kehrte man wieder nach der Heimath zurück, oft ohne einen Mann verloren zu haben.

In der Berechnung der Reinerträge des Holländischen Walfischfangs, welche 1733 die Rheder der Grönländischen Fischerei der Regierung von Amsterdam einreichten, wird angenommen, dass überhaupt der vierte Theil der auf den Holländischen Grönlandsfahrern bezahlten Monatsgelder an „Jutten en Norren" bezahlt werde, davon bleibe jedoch der grössere Theil in den Niederlanden, indem sie sich bei ihrer Rückkehr nach der Heimath im Herbste mit Hausrath, Kleidern u. dergl. versorgten. Unter jenem Ausdruck „Jutten en Norren" war Niemand anders als die Insel-Friesen verstanden. Es wird angenommen, dass sie durchschnittlich jährlich an baarem Gelde 20.000 Gulden mit nach Hause brachten. Noch heut zu Tage sind auf den Friesischen Inseln in den „Kakebeens", den Kinnbackenknochen der Wale, sichtbare Zeichen jener Friesischen Grönlandsfahrten vorhanden. Sie dienen als Umfriedigungen von Gärten. In Bremen und Umgegend, so wie in verschiedenen Theilen Hollands wurden diese „Kakebeens" einzeln vor Häusern und an Landwegen als Prellsteine aufgepflanzt.

Ferner schreibt mir Herr Pastor Frerks zu St. Nicolai auf Föhr, 17. August 1868: „Im Besitz meiner Ältern in Wyk war ein Ölgemälde, freilich ohne künstlerischen Werth, den Walfischfang darstellend. Man sieht an Grönlands felsiger Küste in dem mit Eisschollen bedeckten Meere ein Dänisches, ein Holländisches, ein Englisches, ein Hamburger und ein Schwedisches Schiff im Eise zertrümmert. Im Vordergrund sind der Walfisch- und Robbenfang, sowie Eisbärenjagden dargestellt. Darüber steht: „Vis vincitur arte" und die Unterschrift nennt den Maler: Johann Samuel Winkstern 1778. Ich habe das Bild in der Vordiele des Pastorats aufgehängt, wo es als Andenken an alte gute Zeiten hängen bleiben mag."

Die Seefahrer, welche auf den Walfischfang in der Davis-Strasse fuhren, reisten schon in der spätern Hälfte des Januar von Föhr nach den Plätzen ab, wo sie sich vermietheten. Gegen Ausgang Februars fuhr ein anderer Theil und im Anfang März ein zweiter grösserer aus der Winterstation ab.

Im Jahre 1777, Anfang März, segelten an einem Tage 13 Schmacken mit etwa 1000 Seefahrenden von Föhr nach Holland, Altona, Hamburg und anderen Orten ab. — Nach zurückgelegter Reise, welche gewöhnlich 5 bis 6 Monate währte, kehrten die Leute so bald als möglich zu den Ihrigen zurück. Gewöhnlich lagen Schiffe, welche für 50 bis 80 Personen Raum hatten, zur Zeit der Rückunft von Grönland bereit, sie mit dem ersten günstigen Winde nach ihrer Heimath zu führen. Der Theil der Seefahrer, welcher sich durch Tüchtigkeit im Dienst und Rechtschaffenheit bewährt hatte, wurde sehr geschätzt und viele derselben wurden gewöhnlich gleich beim Abschiede von der zurückgelegten Reise oder bald nachher zum Dienst fürs folgende Jahr wieder angenommen.

Der Winter war den Leuten im Schoosse der Familie eine Zeit der Ruhe und des Glückes. Jünglinge von 16 bis 20 Jahren und darüber besuchten die Steuermanns-Schulen. Diese wurden in allen Dörfern gefunden. Die Lehrer derselben waren grösstentheils Seefahrende, welche zum Unterricht in der Navigation die erforderlichen Kenntnisse besassen. Die Schulen wurden am Tage und in den Abendstunden besucht und für jeden Tag oder Abend von dem einzelnen Schüler 1 Schilling bezahlt.

Die Abreise im Frühjahr und die Ankunft im Herbst waren nicht bloss für die Angehörigen, sondern für die sämmtlichen Bewohner der Insel ein Ereigniss. Schon mehrere Wochen vor der Reise beschäftigten sich die Hausgenossen der Abreisenden mit der Instandsetzung der Sachen, deren sie auf der Reise bedurften. War die Zeit der Abreise gekommen und die Sachen der Abfahrenden auf die Schiffe gebracht, der Wind günstig geworden, dann musste Abschied genommen werden von Familie und Heimath. Die Tage der Heimkunft im Herbst waren Festtage [1]).

Die Walfischjäger von der Unterweser-Gegend. — Unter den Westfriesischen Inseln stellte Borkum ein besonders starkes Contingent von Seeleuten für die Holländische Fischerflotte. Auch die Leute von der Oldenburgischen Geest, aus dem Stedingerlande, dem Amte Delmenhorst und aus der Umgegend von Vegesack sehen wir schon frühe zahlreiche Mannschaften zu dem gefährlichen, aber auch einträglichen

[1]) Schlesw.-Holst. Prov.-Bericht, Jahrgang 1824.

Gewerbe stellen. Diess sind die Ortschaften Ganderkesee und Altenesch am linken (Oldenburgischen) Weser-Ufer, ferner die Dorfschaften Hasenbüren, Mittelsbüren und Niederbüren, Lesumbrok, Schönebeck &c.[1]) Es kommen z. B. als Kommandeur-Namen die Wubbenhorst und Pund vor, beides Namen von alten Bauernfamilien, die schon Jahrhunderte hindurch und noch heute auf dem Hofe ihrer Väter dicht an dem grossen Eichenwalde Hassbrook sitzen. Jüngere Söhne dieser Familien werden einst, da der Hof ihnen nicht zufallen konnte, zur See gegangen sein. Der Beruf erbte sich hier wie da vom Vater auf den Sohn fort. Während die Einen daheim die väterliche Scholle pflügten, massen sich die Anderen als Kommandeure oder Harpuniere im Kampf mit den Stürmen des Eismeeres, mit den weissen Bären und dem Seeungeheuer, dem Walfisch.

Holländische Gebräuche und Einrichtungen auf den hanseatischen Grönlandsfahrern. — Auf den Bremer wie den Hamburger Schiffen war bei dem Walfischfange das bewährte System der Partnerschaft nach Holländischem Vorbild eingeführt. Der Kommandeur und der Harpunier erhielten ein Bestimmtes im Voraus, der Betrag schwankte zwischen 100 und 200 Gulden, und ausserdem eine Prämie für jeden gefangenen Fisch. Die Mannschaft erhielt ein Handgeld. Im Übrigen erhielten sie entweder, was selten geschah, volle Monatsgage, in welchem Falle sie an dem Ertrage des Fisches keinen Antheil hatten, oder sie hatten halb eine feste Heuer, halb waren sie auf den Ertrag des Fanges angewiesen, oder endlich war bis auf das Handgeld ihre ganze Einnahme von dem Ertrag des Fischfangs abhängig.

Schiffsbau in Bremen am Ende des 17. Jahrhunderts. — Gerade um die Zeit, wo der Walfischfang in Bremen wieder aufgenommen wurde, im letzten Viertel des 17. Jahrhunderts, zeigte sich überhaupt an der Weser eine regere Entwickelung der Seeschifffahrt. Im Jahre 1622 war der Vegesacker Hafen eröffnet worden. Der Schiffsbau bei der Stadt Bremen ward im Jahre 1688 durch eine Gesellschaft von Interessenten wieder aufgenommen, als deren Vertreter die Bremischen Rheder Dietrich Düsing, Werner Wortmann, Bornemann und ter Hellen genannt werden. Nachdem dem Rath vorgestellt war, „dass es für die Handlung von grossem Vortheil sein würde, wenn der Schiffsbau hier bei der Stadt wieder eingeführt würde", erhält diese Gesellschaft verschiedene Vergünstigungen. Es wird ihr ein Platz nebst Haus am Bauhofe zugewiesen Es wird ferner die Erlaubniss gegeben, dass eine Anzahl Knaben aus dem Waisenhause auf der neuen Werft als Lehrlinge eintreten sollten. Den Baas der Werft zusammt drei oder vier Gesellen, ferner den Ankerschmied und seine Leute liess man aus der Fremde (wahrscheinlich aus Holland) kommen und sie erhielten für sich und ihre Familien das Bürgerrecht. Es ward zugestanden, „dass die auf der Werft erbauten Schiffe, es seien fremde oder hiesige, die ersten sechs Jahre bei der Abfahrt keine Bau- oder andere Ungelder geben sollten, wenn schon dieselben von fremden Personen gekauft sein würden, jedoch mit dem Bedingen, dass unsere Bürger und Einwohner allemalen den Vorzug für Fremde behalten sollen, dergestalt, dass, wenn dieselben ein Schiff begehren, vor Fremde keine gebaut noch abgefolgt werden." Diese Bestimmung war schon weit liberaler als eine frühere hanseatische Verordnung, nach welcher überhaupt der Bau der Schiffe für fremde Rechnung verboten war.

Selbst der Vegesacker Hafenmeister, welcher eine Hellung zum Kalfatern der Schiffe unterhielt, musste, wenn er neue Schiffe bauen wollte, das Holz nach Bremen bringen lassen und auf dem Bauhof in Bremen bauen. In solcher Weise legte man sich doch wieder selbst Fesseln an, während sich ohnehin von aussenher dem Aufschwung der Deutschen Handelsmarine Schwierigkeiten genug entgegenstellten.

Aus dem 18. Jahrhundert sind uns in einigen jetzt sehr selten gewordenen Druckschriften Schilderungen ausserordentlicher Erlebnisse und Gefahren, welche Deutsche Seeleute und Deutsche Schiffe in den Polar-Gewässern zu bestehen hatten, überliefert.

Holländische Seeberichte aus Grönland. — Ich lasse einige Notizen über verschiedene Schiffsunglücke und Ereignisse bei der Holländischen Flotte aus der Zeit von 1670 bis 1770 vorhergehen. Sie betreffen zunächst die Verluste „om de Ost", an der am wenigsten zugänglichen Ostseite von Spitzbergen, und die Schiffsbrände, sodann einige ungewöhnliche Vorfälle.

Jahre	Verlassen „om de Ost" (nämlich von Spitzbergen)	Verbrannt
1684	13	—
1701	—	1
1722	—	1
1741	5	—
1752	3	—

1710. Ein Schiff aus Enkhuizen im September in der Besetzung bei Island im Westeise (also bei Ost-Grönland) geblieben. Ferner ein Schiff aus Uytgeest den 25. September in der Besetzung im Westeise geblieben.
1712. Ein Schiff aus Jhisp, Kommandeur Jan Balk, durch die Franzosen genommen und durch J. Schol wiederum genommen.
1735. Ein Schiff aus Westzaan überwintert (wo? nicht angegeben).
1741. Ein Schiff aus Monnikendam „om de Ost" verlassen und 1742 wieder gefunden mit 7 Fischen, 220 Fass Speck, im Ganzen 330 Quardeele Thran.

[1]) Am 18. März 1710 richtet der Senat von Bremen an die Königlich Dänische Regierung zu Oldenburg das Ersuchen, die in den Grafschaften Oldenburg und Delmenhorst für die Bremer Grönlandsflotte angeworbenen Mannschaften von „ca. 50 Mann" zu ihrer Pflicht und Dienst anzuhalten, da dieselben vor dem Erscheinen des Königl. Patents vom 12. März, welches verbot, sich in fremde Dienste zu begeben, angenommen seien. (Diesem Gesuch giebt denn auch der Gouverneur Hahn Folge, da die Bremer Kaufleute sich erboten hatten, „zur Anwerbung der gleichen Zahl von Mannschaft den in Bremen sich aufhaltenden Dänischen Werbecapitains behülflich zu sein".)

1741. Durch den Kommandeur und einen Theil der Mannschaft wurde ein Schiff aus Westzaan im Westeise verlassen, aber durch 13 Mann, welche auf dem Schiffe geblieben waren, auf die Elbe binnen gebracht und von da durch Bartel Koopmann nach Texel geführt.

1743. Kommandeur Claas Keuken aus Zaandam fand diess Jahr sein Schiff, das er im Jahre 1741 verlassen hatte, wieder und barg dasselbe mit 3 Fischen, 100 Fass Speck, im Ganzen 158 Quardeele Thran.

1752. Ein Schiff aus Westzaan hinterm „Reeneveldt" verlassen.
Ein Schiff aus Krimpen op de Leck hinterm „Reeneveldt" verlassen.

1759. Ein Schiff aus Vlissingen geblieben bei Borkum.

1767. Ein Schiff aus Wieringerward hat auf Moffen-Eiland 2200 Walrosse getödtet, wovon 930 übergeführt wurden, welche 170 Fass Speck (196 Quardeele Thran) hatten.

1768. Ein Schiff aus Zaandam ging erst nach Nova Zembla und von da in die Grönländischen Gewässer.

Schiffbrüche von Hamburger und Holländischen Fischerfahrzeugen an der Küste von Ost-Grönland 1777. — Jetzt zuerst die Erzählung einiger Deutschen Seeleute über den Holländischen Grönlandsfahrer „Wilhelmina", welcher im Jahre 1777 an der Grönländischen Ostküste scheiterte.

Der „Schreiber" eines im Jahre 1773 verunglückten Holländischen Schiffes begegnete in Amsterdam am Sonntag den 12. Juli 1778, wie er in der Vorrede des nachbenannten Schriftchens erzählt, drei Leuten in Kleidern der Wilden. Es waren drei Deutsche Matrosen, welche im Jahre 1777, den 14. April, mit dem Schiff „De Wilhelmina" unter dem Kommandeur Jak. Henr. Broertjes von der Helder aus Texel nach Grönland zum Walfischfang gesendet worden und dort durch das Westeis ihr Schiff verloren hatten. Die Neugierde, welche, wie der genannte Holländer erzählt, einem „öffentlichen Skribenten eigen ist, um besondere Umstände merkwürdiger Begebenheiten zu hören", veranlasste ihn zu einem Gespräch mit den drei Leuten. Zur grossen Verwunderung des Holländers fand sich, dass die drei Deutschen (zwei Oldenburger und ein Hannoveraner) ein Tagregister über ihre Erlebnisse geführt hatten, welches um die Hälfte grösser war als die gedruckt erschienene Erzählung eines der mitbetheiligten Kommandeure (Marten Janssen). Die Namen der drei Leute waren Harm Henr. Kröger, 60 Jahre, und Harm Henr. Kröger der Sohn, 20 Jahre alt, beide von Altenesch im Delmenhorstischen, und Kasten Külke, 19 Jahre alt, aus Lesum bei Bremen. Der Holländer veranlasste und vermittelte die Herausgabe des Journals des Harm Henr. Kröger zum Besten der drei Schiffbrüchigen und 1779 kam in Bremen bei Georg Ludwig Förster eine Übersetzung unter folgendem Titel heraus:

„Historisch wahre Nachricht von dem Elend und Drangsalen des im Jahre 1777 auf den Walfischfang nach Grönland abgefahrenen, verunglückten Schiffes „Wilhelmina" unter dem Commandeur Jakob Henrich Broertjes, aus dem Holländischen Tagebuche und mündlicher Erzählung der drei Matrosen Harm Henrich Kröger, Harm Henrich Kröger der Sohn, beide von Altenesch im Delmenhorstischen, und Kasten Külke aus Lesum, eine Meile von Bremen, — übersetzt".

Aus diesem noch heute interessanten Schiffs-Journal möge hier nun ein Auszug folgen.

Bericht dreier Matrosen von der Unterweser über den Schiffbruch der „Wilhelmina". — Es war im Jahre 1777 und, so viel ich mich besinne, den 14. April, als ich, Harm Henrich Kröger, mit meinem Sohne, desselben Namens, mit dem Schiffe „die Wilhelmina" unter dem Kommandeur Jakob Henrich Broertjes aus Texel zum Walfischfang abgefahren. Wir waren insgesammt 44 Seelen stark; unser Schiff war mit sieben Schaluppen versehen. Was die Ausreise betrifft, so war sie nicht eilig, weil wir widrige Winde hatten; doch war durchgehends noch gutes Wetter, bis wir am 22. Juni an ein grosses Eisfeld kamen (Angabe der Breite und Länge fehlt leider), woran wir unser Schiff fest machten, allwo ausserdem wohl noch 50 Schiffe lagen. Dieses Eisfeld trieb stark nach Süden. Es liess sich zu einer vortheilhaften Fischerei an, da wir des folgenden Tages, den 23. Juni, schon einen Walfisch fingen. Den 24. wurden wir besetzt und trieben in fünf Tagen mit dem Eisfelde 2° gegen Westen. Wir lagen 14 Tage an diesem Felde, da wir endlich Gale Hamkes Land (also die Ostküste von Grönland unter 74° 57′ N. Br.) ins Gesicht bekamen und beständig östlichen Wind mit schweren Drehungen und Pressungen vom Eise hatten. So wurden wir, um unser Schiff zu bergen und zu erhalten, gezwungen, unsere Zuflucht zum Sägen zu nehmen, womit wir acht Tage hinter einander zu thun hatten, eine sehr beschwerliche Sache, weil das Eis 12 bis 13 Fuss dick war.

Sie treiben von der Gale Hamkes Bai zum Theil auf Eisfeldern bis herab nach Kap Farewell. — Wir lagen, wie gesagt, im Anfang mit mehr als 50 Schiffen an diesem Felde; die aber, welche an der Ostseite lagen, fanden verschiedene Mittel, davon zu kommen, so dass wir nur noch mit 27 Schiffen daran liegen blieben. Hier mochten wir arbeiten, was wir konnten, es war nicht möglich, von diesem Felde loszukommen; wir verfielen immer länger und weiter unter Gale Hamkes Land. Diess dauerte bis zum 25. Juli, da wir eine kleine Öffnung bekamen. Unser Kommandeur säumte nicht, diese Gelegenheit wahrzunehmen, denn auf seinen Befehl zogen wir mit Tauen (warpten) vier Tage lang das Schiff von einer grossen Eisscholle zur andern, bis wir endlich an ein grosses Feld kamen, stille hielten und nicht weiter konnten. Diejenigen, die mit uns nach auswärts bugsirt waren, bestanden noch in vier Schiffen, deren Kommandeure Jeldert Janz Groot, Klaas Janz Kastrikum, beide, wie der unsere, von Zaandam, Volkert Janz von Amsterdam und Marten Jans von Hamburg waren. Mit dem Kommandeur Groot kam auch Harm Mester aus Hasenbüren, Stadt Bremischen Gebiets, ein Knabe von 15 Jahren, nach dem Verlust des Schiffes, „Anna" genannt, auf unser Schiff „Wilhelmina". Sein Vater ist auch dabei gewesen, ist aber unter der grossen Menge derer, die sich

nachher absonderten, wegfuhren und dabei grösstentheils unglücklich waren, ohne Zweifel mit geblieben. (Dieser junge Matrose hat durch das lange Essen und Trinken von Speck und Thran von Walfischen und Robben bis jetzt noch einen starken Ekel vor Fleisch und Brod. „Er ist", so bemerkt der Übersetzer, „weit unter den Wilden herum gekommen, nach ganz anderen Gegenden und Bewohnern von Grönland gebracht, bis er endlich mit einigen Wenigen nach Kopenhagen, von da nach Amsterdam und endlich hier (in der Heimath) wieder angelangt. Er weiss durch Fragen, die man nach diesem Büchlein an ihn stellt, auf Alles umständlich zu antworten.")

Die anderen Schiffe waren uns aus dem Gesicht gekommen. Bereits fing es an, betrübt und elend auszusehen. Während die Ostnordost-Winde anhielten, blieb das Eis geschlossen und wir trieben im Gesicht Gale Hamkes Land täglich sehr südwärts. Der Kommandeur, aus Furcht, Mangel an Lebensmitteln zu bekommen, weil man nicht wissen konnte, wie lang oder kurz es dauern würde, liess dem Volke weniger Ration geben. Das Drängen und Mahlen des Eises waren beständig sehr schwer, so dass wir vom 1. August an keine Wache mit Ruhe in der Koje durften liegen bleiben und daher sehr abgemattet wurden. So unter Gottes Gnade forttreibend bekamen wir den 16. August wieder vier Schiffe ins Gesicht, nämlich Dirk Broer, Roloff Meyer, Jakob Bremer von Amsterdam und Rikmer Hendricks von Gottenburg. Die Nordost- und Ostnordost-Winde hielten noch immer an. Den 19. August hatten wir einen schweren Sturm aus Ostnordost mit schrecklich starken Pressungen und Mahlen des Eises, ja es drängte so stark und gewaltig auf einander, dass wir alle Augenblicke befürchten mussten, unser Schiff würde in Stücke gebrochen werden. Einen unserer Schicksalsgenossen, Volkert Janz, traf das Unglück, sein Schiff zu verlieren, und obgleich wir unser Schiff behielten, so wurde es doch 5 bis 6 Fuss aus seiner Lage gedrängt. Hierauf bekamen wir den 20. August den allerschrecklichsten Orkan; unsere Segel wehten unter der Rae los, die Eisstücke schoben sich 23 bis 24 Fuss auf einander hinauf. Unser Schiff wurde in dieser Nacht auf die Seite des Schiffes des Kommandeurs Kastrikum und mit dem Vorderkiel aufs Eis gedrängt. Wir verloren durch diesen Sturm zwei Schaluppen und einen Pflicht-Anker, welche durch den Drang in Stücke zerbrachen. Kommandeur Marten Jansen verlor sein Schiff. Das Volk der zwei verunglückten Schiffe wurde auf die drei übrigen vertheilt, zwei Schiffe waren noch dicht, dasjenige aber des Kommandeurs Kastrikum war sehr leck. Den 21. August war es schönes Wetter, so dass wir, wie auch das Volk von den zwei anderen Schiffen, mit der Mannschaft von den verlorenen noch einige Viktualien und Güter aus dem Wrack des Kommandeurs Marten Jansen bergen konnten. Doch dieses half wenig zu unserer Befreiung, denn wir froren so fest, dass wir nirgend hin konnten. Dieses dauerte bis zum 25. August, da die Kommandeure beschlossen, 12 Mann nach den vier Schiffen zu schicken, die wir den 16. August Nordost von uns gesehen hatten. Es waren die Kommandeure Rikmer Hendricks, Dirk Broer, Roloff Meyer und Jakob Bremer gewesen, die letzten von ihnen hatten an demselben 20. August auch ihre Schiffe verloren, das Volk hatte sich aber an Bord der beiden ersten geborgen. Auch noch zwei Hamburger Kommandeure, mit Namen Engelbert Jansen und Peter Hendriksen, verloren ihre Schiffe, deren Untergang wir nachher erst von dem darauf gewesenen Volke vernahmen. Den 24. August kam uns Island ins Gesicht. (Die Strömung hatte sie also bedeutend südwärts geführt.) Den 26. entstand nicht gar weit von uns eine Öffnung und Drehung im Eise. Wir bemerkten, dass die Kommandeure Broer und Meyer ihr Bestes thaten, um mit ihren Schiffen vorwärts zu arbeiten. Den 27. sahen wir sie noch, wie auch in Ostsüdosten noch sieben andere Schiffe, welche alle den 28. sich wieder aus unserm Gesicht verloren, denn da sie weiter auswärts waren, so lief das Eis um so viel härter westwärts. Wir trieben um diese Zeit zwischen Gale Hamkes Land und Island, wir konnten letzteres sehr deutlich sehen. Den 30. bekamen wir schwere Bewegungen, dass die Felder alle in Stücken gingen; wir konnten die raume See von unserm Mast sehen, aber, ach! dahin zu kommen, war nicht möglich, noch weniger, frei zu werden. Am selbigen Tage war Jeldert Janz Groot bei uns; wir machten unsere drei Schiffe an einem Eisfelsen fest und trieben so zusammen Südwest auf, unter dem Lande hin; der Wind allzeit Nordost, Ostnordost und Ost; beständig schwere Mahlung und Drängungen im Eise, von starkem Sturm begleitet. Nun entstand den 7. September ein starker Sturm aus Ostnordosten, die Windungen des Eises verdoppelten sich und wurden je länger, desto heftiger. Des Kommandeurs Kastrikum Schiff bekam ein Loch hinten unterwärts und das Wasser stürzte mit aller Gewalt hinein. Guter Rath war theuer. Mittel mussten gesucht werden. Wir halfen mit aller Mannschaft, Stacken und Swabber in das Loch zu stecken. Mit fünf Pumpen wurde beständig gearbeitet. Wir machten das Schiff von hinten leichter, dass die Lecke über Wasser kamen. Die Viktualien hatten wir so lange auf eine Eisscholle gelegt. Desselben Abends betraf Kommandeur Groot auch das Unglück, in so kurzer Zeit sein Schiff zu verlieren, dass das Volk kaum ein wenig Viktualien auf dem Eise bergen konnte; so ging ein Seekasteel vor, das andere nach in den Abgrund. Was unser Schiff betrifft, so war es in so weit noch dicht, und in dem

vom Kommandeur Kastrikum wurde das Loch gestopft, wodurch es wieder in die Höhe kam und mit einer Pumpe im Gange gehalten werden konnte. Es waren nur wenig Lebensmittel vorhanden, da die Mannschaft von fünf Schiffen sich auf den zwei Schiffen befand. Ein Theil des Schiffsvolkes vom Kommandeur Klaas Keuken, der schon früh sein Schiff verloren hatte, war noch hinzugekommen. Um den Leuten Schlafstätten zu bereiten, mussten solche zwischen zwei Reihen lediger Fässer „in der Pint bis zum grossen Mast" gemacht werden. Am 29. September befand sich die „Wilhelmina" nach der Aussage der Offiziere auf 65¼° N. Br. Das Schiff trieb noch beständig nach Westen auf. An der einen Seite hatten sie immer das Land in Sicht, an der andern konnten sie, wenn sie in den Mast stiegen, jederzeit die See sehen. Gegen Abend des 29. mussten sie wieder an ein Eisfeld fest machen. Es kostete viele Arbeit: die Hölzer brachen in Stücken und die Neushaken zersprangen durch den gewaltigen Druck wie Glas, doch glückte es, das Schiff mit vier Tauen auf dem Eise fest zu machen. Am 30., als Kröger die Tagewacht hatte, näherte sich dem Schiffe in schneller Fahrt ein Eisberg, dessen Höhe der Erzähler in der Weise bezeichnet: „wie eine Tabakspfeife zum Westerthurm in Amsterdam, so ungefähr verhielt sich jener Thurm zu diesem Eisberg-Riesen". Gleichwohl war der Eisberg viel weiter entfernt von dem Schiffe, als man anfänglich glaubte. Als der Eisberg zum Vorschein kam, lagen Viele von uns mit abgematteten Gliedern in ihren Kojen und schliefen, doch, wie man leicht denken kann, meinten die Wachenden nicht anders, als der letzte Augenblick wäre da, und sie schrieen: Überall! Überall! Ganz oder halb gekleidet, mit Schuhen und Hosen in der Hand, wie sie eben waren, flog das Volk nach oben. Da sie die Deckbalken springen hörten, erschrak ein Jeder. Man möchte fragen, warum nicht eher „Überall!" gerufen worden. Zur Antwort dient, dass diejenigen, welche die Wache hatten, den Berg für Land ansahen. Da sie oben kamen, hatten diejenigen, welche noch halb nackt waren, kaum Zeit, vor dem Verlassen des Schiffes sich anzukleiden. Man hörte nichts Anderes als „Flieht, ihr Männer, flieht!" Ja, es war kaum so viel Zeit, dass wenig oder Nichts von Viktualien aufs Eis gesetzt werden konnte. Wir sahen, dass unser Schiff mehr als 10 Fuss von dem Eise über Wasser gedrängt wurde und in weniger Zeit zersplittert wie Glas in den Abgrund der See unter dem Eise begraben werden musste. Des Nachts blieben wir auf dem Eise, errichteten ein Zelt und machten ein grosses Feuer auf dem Eise. Öfter musste der Feuerplatz verlegt werden, da das Eis vom Feuer schmolz. Des andern Morgens, da wir beschäftigt waren, ein wenig Grütze zu kochen, um unsere ermüdeten und abgemergelten Körper etwas zu stärken, bekamen wir zum zweiten Male das Schiff des Kommandeurs Kastrikum in Gesicht. Augenblicklich war Jeder begieriger, dahin zu gehen als zu speisen, desto mehr, da wir von ferne bemerkten, dass Kastrikum sein Zeichen auf den Vortop gesetzt hatte. Als unser Kommandeur solches sah, berichtete er an uns, die wir 129 Seelen stark waren, er hätte mit Kastrikum abgeredet, dass, wer von uns zuerst aus dem Eise käme, seine Geusje (Gösche = kleine Signalflagge) auf den Vortop setzen sollte, um dem Andern zu warschauen, damit alle die, welche dann mitfahren wollten, sich aufs Eiligste an Bord des befreiten Schiffes begeben könnten. „Derhalben, Männer", sagte unser Kommandeur, „ich mit meinen Confratres gehen nach dem Schiff von Kastrikum, und wer mit uns Eines Sinnes ist, denselben Weg einzuschlagen, der muss eilen, und Jeder folge seinem eigenen Kommandeur." — So waren damals drei Kommandeure, nämlich Jak. Henr. Broertjes, Jeldert Janz Groot und ein Hamburger, Volkert Janz, bei einander. Als sich dieses zutrug, waren wir nicht weit vom Lande, doch wir wussten, dass die raume See mehr Hoffnung gäbe, um geschwind nach dem Vaterlande zu kommen, während es unsicher war, ob wir jemals wieder unsern Fuss an Land setzen würden. Niemand von uns bedachte sich lange; wir verliessen Alles, selbst unsere wenigen Viktualien, denn dieselben über die losen Eisfelsen mit uns zu nehmen, dazu war erstlich keine Zeit und dann war es zu gefährlich. Es hätte uns auch lange aufgehalten und Kastrikum hätte, wie wir uns vorstellten, leicht seeein gehen können. Ja selbst den Kessel mit Grütze, darnach wir zuerst alle geschnappt hatten, weil wir ausgehungert waren, verliessen wir; doch kann ich nicht leugnen (ich spreche von mir selbst), wie ich gern einige Löffel voll davon gehabt hätte. Diesen Kessel so verlassen zu haben, haben wir tausend Mal bereut. Aber zu dieser Speise gönnten wir uns damals die Zeit nicht; wie stark auch der Hunger war, den wir hatten, eilte doch ein Jeder hinter seinem Kommandeur her und vorwärts von einem Eisstück auf das andere mit tausend Gefahren, um das Schiff des Kommandeurs Kastrikum, wo wir unsere Befreiung hofften, anzutreffen. Wir waren in Angst, dass wir nicht geschwind genug an das Schiff kommen könnten, und dass vielleicht Kommandeur Kastrikum die Segel aufziehen würde, aus Furcht vor einer neuen Besetzung, ehe wir zu ihm kämen. Er und sein Schiff war nun nächst Gott unsere einzige Hoffnung. Deswegen eilte ein Jeder, so stark er konnte, bis wir endlich am 1. Oktober zum Schiffe kamen. Alle unsere Hoffnung verschwand hier in einen Rauch, denn wir fanden es nicht nur wiederum stark besetzt, sondern es wurde selbst so heftig einwärts nach dem Lande gedrängt, dass Alles im Schiffe bebte und krachte. Hier lag unsere Hoffnung auf Erlösung gänzlich darnieder. Der Eine sah den Andern mit betrüb-

ten Augen an. Auch ich war schwer betrübt, denn da ich meinen Sohn bei mir hatte, so schmolz mein väterliches Herz, wenn ich mein Kind anschaute. Ein Jeder, der zu mir kam, klagte über Hunger und Gebrech, das er leiden musste. Dieses schnitt mir durch die Seele.

Wir waren noch nicht lange am Schiffe, als wir von ferne etwas Schwarzes sahen, das sich bewegte. Beim Annähern fand sich, dass es Menschen, betrübte Unglücksgenossen von uns waren, die von der Seeseite nach uns zukamen. Es waren 50 Mann. Sie hatten zu ihrem Anführer den Kommandeur Hans Christians von Hamburg, der am 30. sein Schiff an der Seeseite verloren hatte. Sie berichteten, dass noch zwei Schiffe bei ihnen gewesen wären, nämlich Kommandeur Hans Pieters und Hidde Dirks Kat von Hamburg, doch dass dieselben ihnen aus dem Gesicht gekommen. Weiter erzählte uns Kommandeur Hans Christians, dass sein Harpunier mit 13 Mann (Marten Jansen sagt in seiner kurzen, doch echten Erzählung: Ich meine den Harpunier mit 12 Mann und zwei Jungen; doch die Jungens auf einen Mann gerechnet, macht auch 13 Mann aus) auswärts vom Eise bei dem Wrack geblieben und sie hätten im Sinn gehabt, wenn es möglich sei, Island aufzusuchen. Damals befanden wir uns, glaube ich, auf 64°, wie die Kommandeure und Steuerleute sagten. Wir trieben weiter, noch immer stark um Südwest längs dem Lande. Wie betrübt es in dem Schiffe des Kommandeurs Kastrikum aussah, kann man sich selbst überlegen, wenn man bedenkt, dass wir 286 Seelen waren und sehr wenig Viktualien hatten, so dass die Ration so gering war, dass wir des Mittags nur vier abgestrichene Löffel voll Grütze und des Abends vier Löffel Erbsen ohne Brod und Fleisch bekamen. Kröger sagt: Ich hätte manchmal beinahe geweint, wenn eine Erbse aus meinem Löffel fiel, nicht dass ich abgünstig war, aber Hunger — Hunger ist ein fürchterliches Schwert. Dieses konnte man daraus abnehmen, dass wir das Zahnfleisch, welches zwischen den Walfischbarten sass, abschrapten und brieten, um durch solche elende Kost den rasenden Hunger zu stillen. Wir sahen aber, dass es unmöglich war, mit dem Schiffe von Kastrikum aus dem Eise zu kommen. Wir scheuten die Mühe nicht, über die Eisstücke mit Gefahr unseres Lebens wieder nach dem von uns verlassenen Zelte zu gehen, um die Lebensmittel, welche wir auf dem Eise hatten liegen lassen, und unsern Kessel mit Grütze wieder zu holen. Aber vergebliche Mühe! Das Zelt war nicht zu finden; so kamen wir nach langem Herumirren leer zurück. Mit einem Fernglas ging Einer auf die grosse Stange, aber es war kein Zelt zu sehen. Das Stück Eis, worauf das Zelt mit den Lebensmitteln sich befand, war verschwunden, sei es nun, dass dasselbe durch schwere Drängungen von einander gebrochen oder durch einen vorbeischeuernden Eisberg zerschmettert worden ist. Es waren 286 hungrige Menschen an Bord. Der Mangel begann je länger, desto mehr überhand zu nehmen. Unsere Schiffshunde mussten daran.

Um einige Wärme zu bekommen und den Durst zu löschen, schrapten wir die Pockholz-Nägel ab, zerschnitten und kochten sie in geschmolzenem Schneewasser, welches uns zum Kaffee diente. Als dieses Alles geschah, trieben wir mit unserem Schiff in eine Enge (Bucht) und befanden uns nach Muthmassung 5 bis 6 Meilen von dem Lande. Zwölf Leute entschlossen sich, eine Probe zu machen, ob sie das feste Land erreichen könnten, doch sie kamen nur auf eine Insel, wo sie einige schwarze Beeren fanden, doch ans feste Land konnten sie nicht. Wir waren damals auf 63° und so nahe bei der See, dass wir dieselbe von dem Deck sehen konnten, ohne erlöst werden zu können.

Den 1. Oktober war wieder ein schwerer Sturm aus Nordost; wir trieben immer näher nach dem Lande; das Eis drehte sich so gefährlich, dass Alles bebte und zitterte; das Schiff krachte so gewaltig, dass wir alle Augenblicke erwarteten, in den Abgrund zu fahren. Das Übermaass des Grauens zu vermehren, zeigten sich wieder zwei schwere Eisberge. Sie drangen gewaltig auf das Schiff los. Es folgte eine Nacht so voll Gefahren, dass ich sie niemals vergessen werde. Noch immer blieb uns ein Schimmer von Hoffnung, dass wir noch eine Öffnung bekommen würden, um die geraume See zu gewinnen. Doch auch diese Aussicht verschwand auf einmal. Den 2. Oktober drückten die Eisberge so heftig, dass das Schiff Noth litt und endlich in Stücken ging. Kaum dass wir mit genauer Noth einige Lebensmittel, einige Segel und eilf Schaluppen mit der grössten Eilfertigkeit auf das Eis gebracht hatten, so sahen wir in einem Augenblick das Unterste unseres Schiffes zu oberst, ganz in Stücken zerbrochen, unter das Eis gedrängt und in der grundlosen See begraben. Brennholz konnten wir nicht bergen. Wir mussten uns von einem Stück Eis aufs andere retten.

Auf dem Eise bei Staatenhoek. — Durch das starke Mahlen und Drehen des Eises verloren wir ferner acht von unseren Schaluppen und dabei wurde das Eisstück, worauf wir standen, so gedrückt und erschüttert, dass wir immer unter dem Eise begraben zu werden glaubten. Doch Gott, der durch einen blossen Wink seiner Augen die Winde und Wasser regiert, sei gelobt und gedankt, wir behielten unser Eisstück, worauf wir standen; die Eisberge marschirten vorbei, ohne dass wir weiteren Schaden als tödtlichen Schrecken davon empfingen. Wir beschlossen nun, nicht weiter unter dem freien Himmel zu bleiben, und machten zwei Zelte von unseren geborgenen Segeln. Zum Glück wurde es stilles Wetter. Als dieses Alles vorfiel, waren

wir 10 Meilen gegen Osten bei Staaten-Hoek. Den 11. und 17. Oktober trieben wir mit den Eisstücken stark nach Süden bis auf 60° 5′ N. Br., dicht längs dem Lande. Bisweilen war das Eis rund um uns her geschlossen und dann bekamen wir wieder eine Öffnung, doch begleitet von hohen Wellen, so dass wir alle Augenblicke dachten, das Eis würde brechen. Einige von unserm Volk, die früher die Fahrt nach der Davis-Strasse gemacht hatten, schlugen am Morgen des 13. Oktober vor, zu versuchen, ob wir an das feste Land kommen könnten, wozu sie gute Hoffnung zu haben glaubten, einestheils weil ihnen bekannt wäre, dass bei Kaffer-Wall, welches nach ihrer Meinung nur 1½ Meilen von Staaten-Hoek wäre, Herrnhuter wohnten, und ferner gründeten sie ihre Vermuthung darauf, dass das Eis diesen Morgen dicht geschlossen lag und sie so viel besser ans Land kommen könnten. Hierauf beschlossen 230 Mann, diese Unternehmung auszuführen. Sie waren aber nicht alle einerlei Meinung und nahmen folglich nicht alle einerlei Weg, denn die Kommandeure Marten Jans, Jeldert Janz Groot und Hans Christians Jaspers mit noch 40 Mann nahmen einen ganz andern Weg. Sie nahmen zwei von den Schaluppen mit sich. Wir blieben noch mit 56 Mann und einer Schaluppe bei den Zelten auf dem Eise. Nachher haben wir vernommen, dass sie nicht alle ans Land gekommen, sondern verschiedene von ihnen unter den Eisstücken verunglückt sind und ihre zwei Schaluppen haben verlassen müssen. Gleichwohl ist Kommandeur Marten Jans nebst seinen Gefährten 15 Tage eher bei] Menschen, den Eingebornen von Grönland, angekommen als wir, die auf dem Eise geblieben waren und noch bittere Tage verleben mussten. Hätte ich den Worten meines Sohnes gefolgt, ich würde vielleicht entweder todt oder eher am Lande gewesen sein, indem er mir stark anlag, mit nach dem Wall zu gehen. Ich konnte mich nicht dazu entschliessen, weil es mir viel zu unsicher und gefährlich vorkam.

Wir trieben alle weiter mit unseren Zelten auf dem Eise stark um Staaten-Hoek hin. Als wir gerade davor waren, ging das Eis auf einmal aus einander, die See lief mit starkem Drang über die grossen Eisstücke hin, und es schien nicht anders, als würden wir alle weggespült werden. Doch lief der Wind nach Südwesten und wir trieben wieder nach dem Lande zu. Den 16. Oktober sahen wir eine Schaluppe auf dem Eise stehen. Wir liefen, von einem Eisstück auf das andere springend, danach zu und fanden, dass es eine verlassene Schaluppe vom Kommandeur Kastrikum und seiner Mannschaft sei. Es war noch ein alter Mann von 60 Jahren darin. Diese alte Seele hatte in dem grössten Kummer und Elend schon drei Tage in der Schaluppe zugebracht und zurückbleiben müssen, weil er zu kraftlos war, dem andern Volke folgen zu können. Das Auffinden dieser Schaluppe gab uns einigen Trost, weil wir nun ein Fahrzeug mehr hatten, um See damit zu halten. Wir schleppten sie also über das Eis nach unserem Zelte. Desselben Tages, als wir mit der Schaluppe beschäftigt waren, kamen noch zwei Mann, die drei Tage auf einem Eisstück gestanden hatten, zu uns, von welchen der Eine der junge Mensch, Kasten Külke war. Sie hatten noch einen alten Mann bei sich gehabt, der aber, weil er nicht mehr fortkommen konnte, sie gebeten hatte, da er den Tod vor sich sah, ihn zu verlassen und, wenn es möglich wäre, sich selbst zu retten. Er hatte zu ihnen gesagt: „Kinder, ich fühle, dass ich bald sterben muss, und hoffe, dass Gott meine Seele in Gnaden annehmen werde. Ihr seht, ich kann nicht mehr. Macht Euch nicht unglücklich um meinetwillen. Vielleicht spart der Allmächtige Euer Leben noch." Es war den zwei Matrosen sehr hart, ihren alten unglücklichen Genossen zu verlassen, ohne dass sie ihm einige Unterstützung geben konnten, als ihn mit thränenden Augen aufzunehmen und unter der Spitze eines Stückes Eis, das ihn gleichsam von oben bedeckte, niederzusetzen, wo er ohne Zweifel gestorben ist und sein Grab im Abgrund der See gefunden hat.

In der Hoffnung, an Land zu kommen, fassten wir den Entschluss, das Eis und Zelt zu verlassen und mit den Schaluppen eine Unternehmung zu wagen. Wir hatten zwei Steuerleute bei uns. Der eine war von Borkum in Friesland, Namens Jakob Kieviet, der andere war ein Hamburger Steuermann. Nun begriffen ich und andere brave Matrosen mit mir sehr wohl, dass, wenn unsere Unternehmung glücken sollte, wir bei jeder Schaluppe einen Befehlshaber anstellen müssten. So trugen wir denn diesen beiden Steuerleuten das Amt auf, die Mannschaft in zwei Haufen, jeden von 26 Mann, zu theilen. Zwei Mann blieben bei dem Zelt und wollten sich nicht überreden lassen, mit uns zu gehen. Mit eifriger Anrufung Gottes, der Alles erschaffen hat, gingen wir am 18. Oktober in die Schaluppen. Wir arbeiteten mit allem unsern Vermögen und fuhren 2 Meilen von dem Zelte weg, konnten aber nicht weiter kommen. Wir besorgten, dass wir Mangel an Lebensmitteln zu leiden Gefahr laufen möchten. Es wurde deshalb beschlossen, um so viel leichter fortzukommen, 18 Mann aus der Schaluppe aufs Eis zu setzen, und die übrigen 8 Mann sollten mit dem Steuermann wieder nach dem Zelte rudern, um noch Lebensmittel zu holen. Die 18 Zurückgebliebenen sollten dann wieder abgeholt werden. Was die andere Schaluppe betrifft, auf welcher der Hamburger Steuermann war, so war sie östlicher aufgegangen, und wir sahen, dass er noch immer fortruderte. Es glückte uns, dass wir zum zweiten Mal ohne Ungemach an das Eis und zu unserem Zelt kamen, wo wir noch Lebensmittel einschifften. Indem wir aber wieder wegzurudern im Begriff waren, schloss sich

das Eis rund wieder zu und wir konnten nicht weiter kommen. Die Achtzehn auf dem Eise wurden nun misstrauisch und glaubten, dass wir sie zu verlassen suchten. Sie liefen deshalb so geschwind als möglich über das Eis weg nach dem Zelte und kamen zu uns, wo sie die wahre Ursache der Zögerung entdeckten. Inzwischen war uns die andere Schaluppe bereits aus dem Gesicht gekommen. Des Abends lief der Wind südöstlich mit einem starken Sturm. Wir geriethen in Todesangst, weil das Eis eine so schnelle Fahrt bekam, dass wir alle Augenblicke glaubten, durch die drängenden Eismassen und treibenden Eisberge verschlungen zu werden. Am folgenden Tage, den 19. Oktober, war es des Morgens so neblig, dass wir weder Land noch Wasser sehen konnten. Gegen Mittag klärte sich der Himmel wieder auf. Wir konnten die See wieder sehen, hatten auch wieder offenes Wasser und brachten in Gottes Namen die Schaluppe wieder in die Fahrt seewärts.

Trennung der Unglücksgefährten. — Wir stiegen mit dem Steuermann Kieviet, als Befehlshaber, und 25 Mann in die Schaluppe. Drei blieben auf dem Eise bei dem Zelte. Vergeblich hatten wir sie zu überreden gesucht, mit uns zu gehen. Sie meinten, wir müssten aus Mangel umkommen, während sie auf dem Eise in dem Zelte durch Gottes Hülfe mit den noch vorräthigen Lebensmitteln eine Zeit lang auszukommen glaubten. Übrigens, wenn Gott beschlossen hätte, sie zu erhalten, könnten sie eben so gut auf dem Eise, als indem sie sich neuen Gefahren bloss stellten, gerettet werden. Wir ruderten, da wir offenes Wasser fanden, frisch weg, um gegen Abend ans Land zu kommen. Zu dem Ende fuhren wir gegen Osten. Bei einer Last von 26 Mann konnten wir nicht so geschwind fortkommen als mit einer leichteren Schaluppe. Auch fing das Eis wieder an, sich zu schliessen. Wir mussten also gegen Abend die Schaluppe aufs Eis ziehen und die ganze Nacht in Noth und Kälte unter dem freien Himmel zubringen. Desselben Abends sahen wir unsere andere Schaluppe östlich von uns, doch vernahmen wir nachher Nichts mehr davon. Erst auf meiner Heimreise, den 6. Juli 1778 zu Kopenhagen, sah und sprach ich drei von dieser Mannschaft. Sie sagten mir, es wären neun Hamburger wohlbehalten angekommen, aber die anderen 16 Mann, lauter Deutsche, seien verloren gegangen. Ich frug sie, wie die 16 Mann umgekommen? Ob sie diess nicht sagen wollten, weiss ich nicht, sie antworteten zweifelhaft mit den Worten: „Sie sind weg und kommen niemals wieder."

Land in Sicht. — Am folgenden Tage, den 20. Oktober, als wir eine betrübte Nacht zurückgelegt hatten, mussten wir auf dem Eise bleiben, weil dasselbe rund herum geschlossen war. Am 21. bekamen wir eine Öffnung, wir brachten die Schaluppe zu Wasser und ruderten Ostnordost auf bis gegen Abend, wo wir unsern Kurs nach Nordosten nahmen. Endlich sahen wir Land von ferne und dankten Gott. Obgleich wir uns dicht an der Küste befanden, konnten wir nicht ans Land kommen, wir hätten denn mit unserm kleinen, schwer beladenen Schiffe, welches kaum drei Daumen Bord hatte, erst in See stechen müssen, was wir fürs Erste nicht wagen durften. Das Eis lag an der Küste. Liegen bleiben konnten wir auch nicht, weil wir besorgen mussten, das Eis würde sich wieder schliessen. In Gottes Namen wagten wir es daher, befahlen unsere Seelen dem barmherzigen Gott und ruderten mit unserer kleinen, schwer beladenen Schaluppe nach Osten in die hohle See. Wir setzten doppelt Volk an die Riemen, während wir mit Messern in der Hand sassen, um das Eis, das mit dem überlaufenden Seewasser einlief, loszumachen und über Bord zu werfen. Denn alles Seewasser, welches ins Schiff kam, fror gleich zu Eis. Wir ruderten frisch fort bis 1 Uhr in der Nacht. Da konnten wir nicht weiter durch das Eis, wir mussten die Schaluppe wieder aufs Eis ziehen und die Nacht, welche heftig kalt war, so gut wir konnten, auf dem Eise und im Schnee zubringen. — Hier hält es unser ehrlicher Seemann für nöthig, folgende Randbemerkung zu machen: Wenn man sagt, das Eis liege fest bis ans Land, so ist doch noch zwischen Eis und Land ein weiter Raum von Wasser, wo man nicht hinüber kommen kann. Denn hätte das Eis bis ans Land festgelegen, so hätten wir, wie Jeder begreift, über dasselbe nach dem Lande gehen können. — Wie abgemattet wir uns auch befanden, Niemand durfte sich schlafen legen, wir hielten uns, so viel wie möglich, in Bewegung und hatten unter einander verabredet, dass, wenn Einer den Anderen einschlafen oder stille sitzen sähe, wir uns gegenseitig munter machen und in Bewegung bringen sollten. Nach der Nacht zwischen dem 22. und 23. Oktober, die wir mit klappernden Zähnen auf dem Eise zugebracht hatten, ging des Abends das Eis aus einander und wir kamen an eine Insel. Wir blieben hier die Nacht über. Als wir am Morgen des 24. Oktober bemerkten, dass alles Eis unter dem Lande weg war, ruderten wir, so stark wir konnten, nach einer grossen Klippe, die 5 Meilen lang, ganz mit Eis bedeckt war, weswegen sie, wie ich meine, von den Grönländern Ysblink genannt wird. Längs dieser Klippe ruderten wir bis Abends, konnten darauf nicht weiter kommen, weil das Eis uns im Wege lag. Um nun nicht in Schlaf zu fallen und todt zu frieren, zogen wir die Schaluppe wieder aufs Eis und wanderten die ganze Nacht auf dem Eise hin und her durch den Schnee.

Landung der Schiffbrüchigen in Grönland. — Die Nacht vom 25. zum 26. Oktober mussten wir wieder auf dem Eise zubringen. Den 26. Oktober ruderten wir, so stark es unsere Kräfte zuliessen, mit allem Vermögen frisch durch

bis Mittag, als wir Etwas von ferne im Wasser erblickten; es dauerte aber nicht lange, so erkannten wir einen wilden Mann, der in seinem Schuitchen sass. Wie er so nahe herbei kam, dass wir ihm zurufen konnten, frugen wir ihn durch Jemand, der vordem die Davis-Strasse befahren hatte und einige Worte in der Landessprache reden konnte, wo der Priester wohne (so nennen sie die Pastoren oder Prediger, die durch Seine Dänische Majestät dahin geschickt sind) und ob wir weit davon wären? Er winkte und bedeutete darauf mit seiner Hand, dass wir weiter nach Norden hinauf müssten, gab uns auch ein Zeichen, ihm zu folgen, was wir auch thaten, und so brachte er uns ans Land und nahm uns mit in sein Haus. Als wir nahe hinzu kamen, sahen wir eine Menge Männer und Frauen, alle in Felle von Seehunden gekleidet, zum Vorschein kommen. Anstatt nach ihnen hin zu gehen, nahmen wir erschreckt die Flucht in die Schaluppe. Wir ruderten weiter fort, bis wir an eine Insel kamen. Verdurstet, wie wir waren, suchten wir zuerst dort nach frischem Wasser, aber vergeblich. Von Hunger, Durst und Müdigkeit gequält entschlossen wir uns, wieder zu den Wilden zurückzukehren. Ein schneller Tod dünkte uns besser als ein langsam elendes Absterben. Nach einem vergeblichen Versuche, ans Land zu kommen, sahen wir uns aber genöthigt, obgleich halb todt vor Ermattung, nach der Insel zurück zu rudern. Nunmehr gaben wir allen Muth auf, doch Gott sandte uns unerwartet Hülfe zu. Die Wilden, die wir des vorigen Tages gesehen, hatten uns ungeachtet der Dunkelheit entdeckt. Sie kamen übers Eis zu uns. Wir wussten nicht, ob wir sie als Freunde oder als Feinde betrachten sollten. Mit freundlichen Geberden nöthigten sie uns, ihnen nach dem Ort, wo sie wohnten, zu folgen. Es wagten es zehn Mann, worunter ich war, mit ihnen zu gehen. Die anderen Leute wären auch gern schon damals mitgegangen, wenn sie nicht durch Kälte und lange ausgestandenes Ungemach so abgemattet gewesen wären, dass es ihnen nicht möglich war, so weit zu gehen. So blieben sie denn diese Nacht auf der Insel.

Gute Aufnahme bei den Grönländern. — Nachdem wir mit den Wilden an ihr Häuschen gekommen waren, wurden wir daselbst von diesen Menschen, sowohl Männern als Frauen (obgleich sie nur blinde Heiden und abscheulich anzusehen waren), mit so vieler Liebe und Freundlichkeit empfangen, dass es von unseren Landsleuten, wenn wir zu ihnen gekommen wären, nicht besser hätte geschehen können. Sie hatten Nichts in ihrer Wohnung, das nicht für uns war. Sie sahen wohl, dass wir ausgehungert waren. Sie gaben uns also zuerst Etwas zu essen. Dieses bestand in gekochtem Robbenspeck. Wie angenehm und erquicklich mir diese Speise damals schmeckte, werde ich nimmermehr vergessen. Des anderen Tages, als wir etwas zu Kräften gekommen waren, gingen wir zu unseren Freunden, welche wir bei der Schaluppe auf der Insel gelassen hatten. Wir fanden sie noch alle am Leben. Auf unsern Bericht schöpften sie Muth, strengten ihre Kräfte an und folgten uns zu unseren heidnischen Wohlthätern. Diese empfingen sie eben so freundlich wie uns und brachten sie ebenfalls in ihr Haus.

Mittheilungen über Sitten und Lebensweise der Grönländer. — Dieses Haus war im Grunde ausgegraben, mit rohen grossen Steinen vorne, hinten und an beiden Seiten aufgesetzt, mit Holz bedeckt und darüber waren wieder Steine und Robbenfelle gelegt. An beiden Seiten des Hauses waren zwei viereckige Löcher statt der Fenster, um dadurch Licht zu bekommen. Statt des Glases dienten gereinigte und ausgespannte Walfischdärme, die an einander genäht waren. In ihrem Hause war es sehr warm. Feuer und Beleuchtung zugleich haben sie sich auf folgende Weise verschafft: Eine grosse steinerne viereckige Pfanne, welche sie von den Dänen für Robbenfelle und dergleichen eintauschten, ist oben mit breitem Rande versehen, der rund herum mit etwas Klippenmoos belegt ist, dann giessen sie Thran auf das Moos und in die Pfanne und stecken es in Brand. Dieses giebt nicht allein ein grosses Licht, sondern es macht auch die Wohnung so warm, als wenn ein Kachelofen darin stände. Wenn sie ihre Speise kochen wollen, die meist aus Robben- und Walfischspeck besteht, hängen sie über die Pfanne noch eine andere und kochen auf diese Weise ihre Speise. Das Hausgeräth bestand aus folgenden Gegenständen: einige steinerne Pfannen, um die Speisen zu bereiten, ferner Messer, Pfeile, Bogen, und was sie zur Jagd und Fischerei noch weiter brauchen. Ihre Schlafplätze sind, wie in Holland die Ställe des Hornviehs, einige abgesondert, einige nicht, doch alle nach oben offen; dort legen sie sich auf Felle nieder, Einige umwinden sich dabei mit Thierfellen, Andere bleiben mit dem Oberleibe nackt. Dass sie mitleidig sind, haben sie an uns erwiesen. Gierigkeit kennen sie nicht, denn wenn einer von ihnen Etwas auf der Jagd bekommen oder Fische gefangen hat, so wird es in die allgemeine Wohnung gebracht, wo öfter 10 bis 12 Haushaltungen mit Frauen und Kindern bei einander sind. Ein Jeder läuft herzu und wählt das, was ihm nöthig ist, davon. Man hört unter den Männern und Frauen, auch selbst unter den Kindern niemals, dass eins mit dem Andern streitet. Wenn der Mann mit seinem Schiffchen aus gewesen ist und einen Seehund gefangen hat, zieht er das Schiff, und was er sonst mitbringt, auf das Land; er lässt sein Fischzeug, und wenn er auf der Jagd gewesen, seine Jagdgeräthschaften und Alles, was dazu gehört, liegen und geht, ohne Etwas mitzutragen, ledig nach seiner

unterirdischen Wohnung. Dort empfängt ihn seine Frau und diese bringt das Schiff in Sicherheit, schleppt die Beute auf eine Klippe, zieht dem Seehunde das Fell ab, bringt das Fleisch in die Wohnung und trocknet das Fell, das nachher gegerbt und bereitet wird. Aus den rauchen Fellen werden Winterkleider und aus den Fellen, von welchen sie die Haare gebrüht haben, Kleider für den Sommer, auch Schuhe gemacht.

Fahrt nach Godhaab. — In Folge der ungewohnten Wärme schwollen unseren Seeleuten Hände und Füsse, indessen machten sie sich doch bald wieder auf, besserten ihre Schaluppe aus und gingen am 28. Oktober wieder ab, um nach den erhaltenen Anweisungen eine der Dänischen Kolonien zu erreichen. Es heisst nun weiter: Wir waren ungefähr 2 Meilen fortgerudert, als wir einen wilden Mann in seinem Schiffchen sahen. Wir riefen ihn und frugen, ob er uns nicht anzeigen könne, wo die Dänische Niederlassung wäre. Er brachte uns selbst zu einem Dänischen Schulmeister, der daselbst wohnte, um die Wilden zu lehren und in dem christlichen Gottesdienst zu unterrichten. Diese Nacht blieben wir bei dem Schulmeister. Er theilte uns mit, dass wir uns sorgfältig hüten müssten, die Eingebornen des Landes „Wilde" zu nennen, weil sie bös darüber würden. Wir müssten, wenn wir von ihnen redeten, sie „Grönländer" nennen. Ferner berichtete uns derselbe auch, dass wir noch 8 Meilen von Balster-Rivier (soll wohl heissen Revier) ab wären, dass ferner auf dem halben Wege wieder Grönländer wohnten. Mit dieser Nachricht fuhren wir den 29. Oktober des Morgens früh von dem Schulmeister ab und hofften, in der folgenden Nacht zu den Grönländern, die auf dem halben Wege nach Balster-Revier wohnen sollten, zu kommen. Aber wir suchten den Ort vergeblich. Es sah wieder betrübt aus, da wir die ganze Nacht in bitterer Kälte und im Schnee auf einer Klippe zubringen mussten. Den 30. Oktober früh Morgens verliessen wir die Klippe und dachten an diesem Tage frühzeitig bei den Grönländern zu landen. Zu unserem Glück kam uns ein Grönländer in Sicht, der in seinem kleinen Schiffe, Kajak genannt, sass. Er kam von selbst auf uns zu. Wir fragten ihn, wo der Priester wohne? Er bedeutete uns darauf, dass er daher wäre, erbot sich auch, uns dahin zu bringen und voraus zu rudern. Letzteres that er sogleich. Doch weil der Strom zu hart ging und unsere Schaluppe sehr schwer beladen war, konnten wir des Stromes und der hohlen See wegen die Schaluppe nicht gerade halten. Das Wasser lief mit grosser Gewalt ins Schiff, daher wir gezwungen wurden, zehn Mann auf eine Klippe zu setzen, auf welcher man kaum seinen Leib bergen konnte. Wir versprachen, sie, sobald als wir über das hohle Wasser würden gekommen sein und erst einige Mannschaft ausgeladen hätten, abzuholen. Doch der Wind war so stark dass wir nicht hinauf rudern konnten, so mussten wir nur suchen, ans Land zu kommen. Mittlerweile war uns der Grönländer durch das Zaudern aus dem Gesicht gekommen. Dadurch geriethen wir natürlich in grosse Verlegenheit. Endlich kam er, nachdem er uns schon bei dem Volk auf der Klippe gesucht hatte, um 2 Uhr in der Nacht zu uns, er brachte uns nun zu der Herrnhuter-Kolonie, wo wir todt abgemattet, ganz durchnässt, kalt und ohnmächtig von Hunger und Durst ankamen. Gern hätten wir noch unsere anderen zehn Mann abgeholt, aber das war wegen des starken Stromes nicht möglich. So mussten sie bis zum andern Morgen, wo die Fluth kam, auf der Klippe bleiben. Sie standen viele Noth aus. In der Nacht war es sehr kalt. Sie fielen mit ihren gefrorenen Händen und Füssen über einander, ohne schlafen zu dürfen, aus Furcht, todt zu frieren. In der Morgenstunde kamen zwei Grönländer mit ihren Schiffchen zu ihnen, die sie riefen. Ein Hamburger Matrose gab dem einen Wilden ein seidenes Tuch von seinem Halse mit der Bitte, sie von der Klippe abzuholen. Hierauf ruderten die Wilden zurück und holten ein „Koene Boot" oder ein Frauenschiff. Wir waren auch schon mit unserer Schaluppe in Bereitschaft und fuhren mit den Grönländern nach der Klippe. Sie fuhren voran und brachten den zehn ausgehungerten Leuten Brod und Trank, welches die Herrnhuter den Grönländern mitgegeben hatten. Als unsere Kameraden alle zu uns in die Schaluppe gekommen waren, ruderten wir, mit Lob und Danksagung zu Gott für seine Gnade, über den Fluss zu den Herrnhutern. Diese erquickten uns alle mit warmer Speise und Trank. Sie bewirtheten uns nach ihrem Vermögen. Diese unsere Wohlthäter sprachen gut Hochdeutsch. Darunter war ein Brandenburger, von Lenzen gebürtig. Nachdem wir uns daselbst etwas erquickt hatten, begleiteten sie uns den 1. November nach der Dänischen Kolonie, „Gute Hoffnung" (Gothoop) — Godhaab, also auf der Westseite Grönlands, am Eingang der Davis-Strasse — genannt, wo wir den Winter über zu bleiben gedachten. Wir wurden sehr freundlich empfangen. Der Kaufmann aber erklärte, uns nicht alle erhalten zu können, weil er so viel Lebensmittel nicht habe, sein Proviantschiff sei noch nicht angekommen. Diese Kompagnie bestand aus vier bis fünf Häusern, nach Art eines Kirchdorfes; ein Kaufmann, ein Prediger und ein Schulmeister wohnten hier und die Grönländer gehen hier zur Kirche. Des folgenden Tages, es war Sonntag den 2. November, gingen wir alle zusammen in die Kirche, um die Verkündigung des Wortes Gottes anzuhören, bei welcher Gelegenheit der Prediger von „Gothoop" eine Danksagung zu Gott für unsere Erhaltung sprach.

Weiterreise nach Zuyker Toppen und Holsteinborg. —

Wir blieben hier bis den 5. November, um auszuruhen. Darauf erklärte der Kaufmann (der Name dieses Mannes wird nicht genannt), dreizehn Mann wolle er behalten, und zwar solche, denen die Füsse so erfroren wären, dass sie weder Schuhe noch Pantoffeln anziehen und noch weniger weiter kommen könnten. Uns übrigen zwölf Mann übergab er das Dänische Boot, weil unsere Schaluppe unbrauchbar und der Kiel zwei Mal gebrochen war, dazu Proviant für drei Wochen zur Reise und zwei Grönländer mit ihren Schuiten als Wegweiser nach der Kolonie Zuyker Toppen, 24 Meilen weiter nach Norden.

Nachdem wir unsern Dank bei dem Kaufmann abgestattet hatten, traten wir mit zwölf, nämlich fünf Mann vom Kommandeur Broertjes und sieben Hamburgern, von zwei Grönländern begleitet, in Gottes Namen die Reise wieder an. Wir ruderten den Tag nicht weiter als 2 Meilen, weil hier wieder Grönländer wohnten, bei welchen wir die Nacht über blieben. Als wir des Morgens weiter gehen wollten, fing es aus Norden so stark zu wehen an, dass wir vier Tage hier verweilen mussten. Den 10. November setzten wir unsere Reise fort, mussten aber des Nachts bei strenger Kälte im Boote bleiben. Den 11. kamen wir zu einem Dänischen Schulmeister, Pisbeek genannt. Daselbst blieben wir die Nacht und wurden freundschaftlich bewirthet. Den 12. gingen wir wieder auf die Reise, mussten aber des gewaltigen Windes wegen wieder zurückkehren und zum anderen Mal die Nacht bei dem Schulmeister zubringen, worauf wir den 13. unsere Fahrt fortsetzten. Acht Meilen von da wohnten wieder Grönländer, bei welchen wir gern am Tage anzulanden wünschten; aber wir konnten vor 12 Uhr in der Nacht nicht landen, weil es gegen Abend stark wehte und viel Wasser ins Boot lief, was uns nicht wenig aufhielt. Am 14. November hielt der Wind noch immer an. Wir blieben hier den ganzen Tag und wurden ausnehmend freundlich behandelt. Den 15. reisten wir von hier ab. Gegen Abend fing der Wind an, mit einer hohlen See stärker zu wehen. Wir können mit Recht sagen, dass unsere zwei Grönländischen Begleiter nächst Gott unsere Erhalter waren. Auf diese Weise kamen wir gegen Abend wieder zu Grönländern, wo wir die Nacht und des schlechten Wetters halber auch den folgenden Tag und Nacht blieben und sehr gut und freundschaftlich behandelt wurden. Den 17. November kamen wir bei günstigem Winde frühzeitig in Zuyker Toppen an. Hier glaubten wir von unseren ausgestandenen Gefahren ausruhen zu können, allein der Kaufmann gab vor, er habe nicht Lebensmittel genug, um uns den Winter über zu erhalten. Auch sein Proviantschiff war „noch nicht angekommen". So blieben wir hier nur zwei Tage. Er gab uns für eine Woche Lebensmittel mit auf den Weg und zwei andere Grönländer mit ihren Schiffen als Begleiter, die uns nach der Kolonie Holsteinburg (also bedeutend weiter nördlich in die Davis-Strasse hinein) bringen sollten.

Wir waren wegen dieser Reise sehr besorgt. Denn erstlich war es eine Fahrt von 24 Meilen, ferner ein schlechtes Fahrwasser, wo die freie offene See gegen das Land anschlägt, weil keine Klippen oder Inseln davor liegen, und dann wohnte Niemand auf dem ganzen Wege von Zuyker Toppen bis nach Holsteinburg. Endlich lag auf der Hälfte des Weges fast 2 Meilen in See eine trockene Sandbank, welche wir mit hohem Wasser passiren mussten. Nachdem wir bei dem Kaufmann so viel ausgerichtet hatten, dass einer von unseren Leuten, ein Hamburger, der nicht weiter kommen konnte, da bleiben durfte, gingen wir eilf Mann und zwei Grönländer den 19. November des Morgens um 4 Uhr von Zuyker Toppen weiter. Mit einigen Schwierigkeiten passirten wir seewärts um die Bank herum und kamen am 22. November Abends zu Holsteinburg an.

Wir wurden freundlich empfangen und diese Leute thaten an uns alles Gute, was in ihrem Vermögen war; auf diese Weise hatten wir doppelt Ursache, dem grossen Gott zu danken, was wir auch am gleich darauf folgenden Sonntage mit dem Pastor öffentlich in der Kirche thaten.

Die Schiffbrüchigen nehmen Dienste auf einem Dänischen Fahrzeug. — Als wir nun hier waren, hörten wir, dass 2 Meilen von Holsteinburg ein Königlich Dänisches Schiff lag, welches mit Proviant angekommen war und im Frühjahr daselbst auf den Walfischfang gehen sollte. Als der Kommandeur dieses gemeldeten Schiffes auf der Kolonie bei dem Kaufmann ankam, redete er mit uns und erbot sich, uns mit nach seinem Hause zu nehmen. Er stellte uns vor, dass, wenn wir in seinen Dienst treten und im Frühjahr ihm mit fischen helfen wollten, wir noch etwas Geld verdienen und folglich den andern Sommer mit ihm nach Kopenhagen fahren könnten. Dieses Anerbieten nahmen wir gern an. Denn da wir Alles verloren hatten, bekamen wir Hoffnung, auf diesem Wege wenigstens noch etwas Geld in die Hände zu bekommen.

Auf diese Weise fuhren wir mit dem Dänischen Kommandeur, Dirk Boisen genannt, auf seiner Schaluppe von der Kolonie nach seinem Hause. Hier traten wir in seinen Dienst. Weil er noch viele Mauersteine im Schiffe hatte, mussten wir dieselben heraus und auf eine hohe Klippe tragen. Daselbst sollte noch ein Haus gebaut werden. Ferner liess er uns die schlimmsten, schwersten und schlechtesten Schiffs- und andere Arbeiten thun. Obgleich wir von allem erlittenen Elend noch sehr schwach und kraftlos waren, verschonte er uns doch nicht. Auch als wir nachher ans Fischen gingen, behandelte er uns eben so. Wir mussten allezeit die erste Arbeit thun. Ja, er ging so weit, unser

Volk zu stossen und zu schlagen, warf uns täglich vor, dass wir Geld verdienten und deshalb brav arbeiten müssten. Mit dem Geldverdienen war es leider Nichts, wie sich später ergab.

Rückkehr über Kopenhagen und Amsterdam in die Heimath. — Im Sommer, nachdem die Fischerei vorbei war, sind wir mit dem Kommandeur Boisen von der Kolonie Holsteinburg, unserer zwölf Personen von drei verunglückten Schiffen, nach Kopenhagen gefahren, nämlich unserer sechs Mann vom Kommandeur Broertjes (wir waren nur unserer fünf Mann an die Kolonie gekommen, nachher kam aber noch einer von unserm Schiff daselbst an) und sechs Hamburger vom Kommandeur Hans Christians Jaspers. Wir haben auf der ganzen Reise Matrosenarbeit gethan, und gewiss die schwerste, glaubten aber, wenn wir nachher in Kopenhagen angelangt sein würden, einige Belohnung dafür zu bekommen. Doch, ach! es wurde weiter Nichts daraus, als dass Jeder einen halben Reichsthaler empfing, womit wir weiter reisen mussten. Die übrigen Umstände, wie wir nach Amsterdam gekommen, übergehe ich mit Stillschweigen. Für die Kost wurden wir als Matrosen auf einem Friesischen Kuffschiff angenommen und kamen den 12. Juli 1778 wohlbehalten, doch sehr arm, in Grönländischer Kleidung in Amsterdam an.

Als wir noch auf der Kolonie waren, empfingen wir Nachricht, dass noch sieben Mann von unserem Schiffe weit gegen Süden hin angekommen seien. Was die Kommandeure mit ihrem bei sich habenden Volk, an 230 Seelen, die vom Zelt nach dem Lande gegangen waren, betrifft, so sollen einige davon verunglückt, andere an verschiedenen Orten ans Land gekommen und hernach weiter nach Norden (in die Davis-Strasse) gebracht sein, um zu Holländischen Schiffen zu kommen. Die Zahl der Menschen, die in Grönland das unglückliche Schicksal erlitten, ihre Schiffe im Jahre 1777 zu verlieren, wird auf 450 Seelen angenommen. Die Zahl derer, von welchen man bis jetzt weiss, dass sie noch am Leben sind, ist 140 Personen. Mithin müssen 310 Personen umgekommen sein, worunter Kommandeur Broertjes mit gerechnet wird. Die Namen der Kommandeure, die ihre Schiffe verloren haben, sind: Holländer: 1) Klaas Keuken, 2) Klaas Kastrikum, 3) Jakob Henrich Broertjes, 4) Roloff Meyer, 5) Jakob Bremer, 6) Volkert Janz und 7) Jeldert Janz Groot; Hamburger: 1) Jenz Hansen, 2) Pieter Andries, 3) Engelbert Janz, 4) Hans Christians Jaspers und 5) Marten Jans.

Bericht über die Reise des Hamburger Walfischfängers „Frau Elisabeth" 1769. — Es folgt zunächst ein Bericht über des Hamburger Kommandeurs Jakob Janssen merkwürdige Reise, welcher mit dem Schiffe „die Frau Elisabeth" den 7. April 1769 nach Grönland auf den Walfischfang ging, von Anfang Juli bis zum 19. November im Eise fest war, dann wieder frei wurde und den 13. Dezember 1769 glücklich wieder in Hamburg anlangte [1]).

„Um die gewöhnliche Jahreszeit, nämlich den 7. April, des abgewichenen Jahres gingen verschiedene Schiffe von Hamburg auf den Walfischfang aus, und unter ihnen führte ich (Kommandeur Jakob Janssen) das von Herrn Berend Roosen für eigene Rechnung erbaute Schiff, „die Frau Maria Elisabeth" genannt, welches mit 45 Mann bemannt und mit allen zu einer vollständigen Ausrüstung gehörigen Erfordernissen sehr wohl versehen war. Ein konträrer Wind nöthigte uns, einige Tage zu Cuxhaven zu liegen, nach deren Verlauf er südlich und für uns so günstig ward, dass an einem Tage, als am 14. April, sieben Hamburger Schiffe auf einmal in See gehen konnten.

„In offener See, wo ein Jeder den ihm gefälligen Kurs nimmt, verliert man einander bald, und auf dem meinigen war ich schon den 20. Hittland passirt. Am 28. sah ich das erste Eis und traf auch eine Menge Schiffe an. Am 29. liess ich die Walfisch-Leinen in meine Schaluppen schiessen und befand mich auf der Höhe von 74° 40′. Folgenden Tages segelte ich höher nordwärts auf, erblickte den 7. Mai auf 75° 20′ das sogenannte Ost-Eis bei Spitzbergen, erreichte den 8. mit 77° 12′ das Vorland von Spitzbergen und entschloss mich, am 17. auf der Höhe von 78° 15′ an einem Eisfelde fest zu machen, um bequeme Gelegenheit zum Fischen zu erwarten. Ich hatte das Glück, am 23. drei Fische und Tags darauf wieder drei Fische zu fangen, ging dann nordostwärts höher auf und fing am 26. auf der Höhe von 78° 30′ noch einen Fisch, am 27. zwei Fische, am 30. vier Fische und am 31. noch einen Fisch, so dass ich nun zusammen vierzehn Fische gefangen hatte. Unter der Zeit, da besagte Fische gefangen, abgelöst und ins Schiff übergebracht worden, wehte fast durchgehends ein nördlicher und östlicher Wind mit empfindlich kalter Luft, allein in den letzten drei Tagen des Maimonats erhob sich ein heftiger Südwind, der die mit jenem Winde von Norden südwärts getriebenen Eisschollen zurückführte, so dass ich in einer kleinen Bucht eingeschlossen ward. Es lagen mir sehr viele Schiffe zu Gesicht, wir konnten aber wegen des zusammengehenden Eises nicht zu einander kommen.

„Den 12. Juni kam mit einem starken westlichen Winde die See in Bewegung, das Eis theilte sich, ich segelte zu den mir in Sicht liegenden sieben Schiffen und schloss Maskopie und Kameradschaft mit einem zweiten Schiffe meines Patrons, „der wachende Kranich" genannt, geführt von dem Kommandeur Geerd Geelds. Wir machten uns fest am Eise, sahen am 15. viele Fische, fuhren in Gesellschaft von sechs und in Sicht von zehn Schiffen drei Tage an den Eisfeldern auf und nieder, sahen am 18. wieder einige Fische, ohne ihrer habhaft werden zu können, und hatten am 18. bei sehr angenehmem Wetter vierzehn Schiffe um uns liegen. Am 28. sahen wir abermals einen Fisch auf der Höhe von 76° 20′. In den ersten Tagen des Julimonats rückten die Eisschollen wieder ziemlich zusammen, doch hatten wir den 5. und 6. auf 75° 32′ noch fünf Schiffe in Sicht und waren also unserer sieben zusammen, von welchen aber am folgenden Morgen in dem stark zusammendrängenden Eise drei Schiffe, nämlich „Volkert Claessen", „Martin Claessen", beide aus Holland, und ein Englisches, verunglückten. Jedoch wurden das Volk und einige Güter vom Kommandeur „Nanning Adriansen" geborgen. Am 8. gesellte sich ein drittes Schiff, „die Fischlust" genannt, geführt vom Kommandeur „Freerk Broersen", zu uns, als wir abermals ziemlich mit Eisschollen umgeben waren; wir sahen noch ein viertes Schiff und auch die Trümmer der verunglückten Schiffe im Eise, konnten aber nicht zu ihnen kommen, sondern mussten sogar höher hinauf gehen, weil das vom Südwest-Winde gegen Südosten getriebene Eis sich immer fester setzte und uns täglich mehr beengte. Wir segelten dann an den Feldern auf und nieder, ob irgend eine Öffnung sein möchte, fanden aber keinen Weg, aus dem Eise zu entkommen, und befanden uns daneben in steter Gefahr, Schiff, Gut und Leben zu verlieren. Das nun ohne Aufhören von Nordwesten oder „Alt-Grönland" her sich ansammelnde Eis, das unter dem Namen von „West-Eis" bekannt ist, hatte eine Dicke von 8 Fuss; die Schollen

---

[1]) Der Bericht ist in Hamburg 1770 gedruckt; es sind demselben eine Abbildung, welche drei Schiffe im Vordergrund und hinten das vierte in der gewaltigen Eisbesetzung nahe der Küste zeigt, und eine rohe Karte der Davis-Strasse, Grönlands und des Eismeeres zwischen Spitzbergen und Grönland beigegeben.

thürmten sich häuserhoch über einander und liessen uns an einem langen Felde in einer kleinen Bucht, wo hinein wir uns gesägt hatten, nur einigen kleinen Raum zum Liegen übrig.

„In dieser Lage und da wir deutlich bemerkten, dass selbst die hohen Eisberge sich in einander zahnten, auch unbeweglich wurden, fassten wir schon ernstliche Gedanken. Ich ermunterte jedoch meine Leute, so viel es möglich war. Obwohl nun unser Vorrath an Lebensmitteln ansehnlich war, wir auch bis dahin noch kein hartes Brod oder Schiffszwieback gekostet, sondern noch immer weiches, d. i. ordentlich gebackenes, Brod gegessen hatten, so stellte ich meinen Leuten doch vor, wie wir schuldig wären, unser Leben, so lange es immer möglich, zu erhalten, und eröffnete ihnen zugleich am 16., dass fürs Künftige täglich nur zwei warme Mahlzeiten gehalten werden sollten, womit sie alle zufrieden waren. Am 17. wurde damit auch der Anfang gemacht. Indessen rückten die Eisfelder täglich näher zusammen, so dass wir wegen des uns bedrängenden Eises unsere Schiffe zu verlieren besorgten und ich daher am 26., da wir auf der Höhe von 74° 53′ waren, unsere Lebensmittel theils zwischen, theils über das Verdeck bringen liess, um dieselben retten zu können, wenn etwa das Schiff zerdrückt werden sollte.

„Den 27. verspürten wir eine sogenannte „Diening" oder Bewegung im Eise, welche gemeiniglich entsteht, wenn die offene See durch einen Sturm in Bewegung gesetzt wird; die Eisberge trennten sich, wir erhielten etwas mehr Raum und konnten an den Eisfeldern auf und nieder segeln. Den 30. verzehrten wir unser letztes weiches Brod und entdeckten auf der Höhe von 74° 9′ „Gale Hamkes Land" in einer Weite — wie wir sie schätzten — von etwa 15 Meilen. Am letzten dieses Monats verlor sich eine grosse Eisspitze, wir erhielten noch mehr Raum, fuhren zwischen den Eisschollen hin und her und bemerkten am 4. August, dass wir in dem Eise um ein Ansehnliches weiter nach der offenen See zu gekommen wären.

„Demungeachtet machte ich an diesem Tage den Anfang, Brod nach Rationen auszugeben, und vertheilte davon vier Fässer unter mein Volk, mit dem Antrage, dass ein Mann, der wirthschaftlich zehren wolle, mit seiner Portion 56 Tage ausreichen könne.

„Den 5. erblickten wir in der Entfernung von 4 bis 5 Meilen noch ein viertes Schiff im Eise, welches gleichfalls bemüht war, einen Ausweg zu suchen, verloren es aber den 6. wieder aus dem Gesichte. Wir machten uns an einer Eisscholle fest, zogen den 7., 8. und 9. unsere Schiffe mit Leinen an den Feldern hin und wurden auf der Höhe von 74° 5′ wieder vom Eise besetzt. Indessen sahen wir das Schiff wieder vor uns, auch auf den Eisschollen die auf- und abklimmenden Seehunde spielen, und da in den folgenden Tagen das Eis wieder lose ward, arbeiteten wir unermüdet zwischen den treibenden Schollen hin, um heraus zu kommen. Eis und beständiger dicker Nebel, der nicht die geringste Aussicht gestattete, hinderten uns daran. Am 17. sahen wir einige Fische, hatten am 18. starken Regen bei Ostwind, welcher nach und nach stärker ward und uns die erste recht rauhe Winterluft zuführte. Den 20. bemerkten wir wieder einige Seebewegung, hatten starke Nebel, zogen uns jedoch an Leinen nordwärts, verloren das vierte Schiff abermals aus dem Gesicht und waren auf der Höhe von 73° 48′.

„Bei allen diesen Mühseligkeiten wollte das Glück, dass wir gar keinen Schnee hatten, obwohl uns der beständige Nebel beschwerlich genug war, indem er entweder wie Reif oder wie Glatteis an das Schiff und an die Tauwände desselben so stark sich anlegte, dass diese wie Breterwände und jenes wie ein Eisberg erschien. Alle Rollen und auch das Braspill wurden ganz fest und wir mussten, wenn es nöthig war, solche mit Schlagen und Stossen beweglich zu machen suchen, ja endlich mussten wir die Rollen in den Kloben mit glühendem Eisen aufhauen.

„Nunmehr hatten wir seit einiger Zeit auch eine Art von Dämmerung verspürt, jedoch wegen des Nebels, der oft um Mittag grosse Dunkelheit erzeugte, konnten wir das nicht genau bestimmen. Wir erhielten aber am 21. klare, heitere Luft, hatten zum ersten Mal entschieden Nacht und sahen mit ihr die ersten Sterne. Der Winter stellte sich mit heftigem Froste ein. Gegen das Ende des August verloren sich auch alle Vögel und selbst die Seehunde, zum betrübten Zeichen für uns, dass der volle Winter eingetreten war. Andererseits liessen sich viele Falken blicken, was sonst hier den Fischern etwas Ungewöhnliches ist, und wir wurden gewahr, dass wir bei stillem Wetter mit dem grossen Eisfelde, in welches wir eingesperrt waren, immer mehr gegen Süden hinunter getrieben wurden, wie denn bekanntlich die See hierselbst einen beständigen Strom von Nordosten gegen Südwesten hat. Zuweilen hörten wir, nicht ohne Vergnügen, das Blasen oder Brausen der Walfische, jedoch wegen der grossen Eisberge, welche uns umgaben, konnten wir sie nicht sehen.

„Am 2. September spürten wir abermals Seebewegungen, nach welchen sich die Eisberge noch höher aufthürmten, weil der Wind bei uns immer nördlich und östlich blieb, während er ohne Zweifel in der See westlich war. Den 6. sahen wir unser viertes Schiff, merkten den 10. wieder Seebewegungen mit gleichem Erfolge, trieben immer etwas südlich fort und fanden uns den 14. auf der Höhe von 73°.

„Bis zum 18. hatten wir südöstlichen Wind mit starkem Froste und wurden nunmehr in dem Eise gänzlich fest. Den 19. September gingen sechs Mann von „Freerk Broersen's" Schiff ab, um übers Eis das in unserm Gesichte liegende vierte Schiff zu besuchen. Sie kamen von ihrem äusserst gefährlichen Spaziergange in zwei Tagen wieder zurück und berichteten, dass Freerk Pieters der Kommandeur sei, dass das Schiff eben so fest wie die unserigen liege, dass es nicht mehr Proviant als wir habe und dass die Leute nicht weniger als wir besorgt wären.

„Am 20. fiel sehr gelindes Wetter ein, so dass das Eis, welches unser Schiff zunächst umgab, ganz mürbe ward und wir den uns nöthigen Wasservorrath einnehmen konnten. Allein wieder eintretender starker Frost machte uns in wenigen Tagen eben so fest. Wir lagen am 24. auf 72° 30′, am 25. auf 72° 19′, am 27. auf 72° 15′ und merkten, dass unser Kompass eine Abweichung von 3 Strichen, das ist etwa von 34 Graden, hatte. Der 29. schenkte uns mit starkem Südwest-Winde ein sehr gelindes Wetter, allein obgleich den 30. der Wind noch stärker wurde und viel Regen fiel, auch die See recht merkliche Bewegungen hatte, so blieben wir doch immer fest. Mit dem Anfange des Oktober blieb zwar die Witterung gelind, auch ward die Seebewegung viel stärker, aber am 4. erhob sich ein starker Wind aus Nordosten, der Frost ward heftig, in der Nacht fiel zum ersten Male ein starker Schnee und wir verloren am 5. den Kommandeur Freerk Pieters mit seinem Schiffe gänzlich aus unserem Gesicht.

„Bis zum 16. veränderliche Witterung mit Südsüdwest-Wind, welcher das südwärts getriebene Schiff wieder auf 72° 24′ hinauf jagte. Wir erblickten Jan Mayen-Eiland gegen Südosten und hatten etwa 14 Stunden Nacht. Am 23. kamen übers Eis kleine Füchse zu uns, deren wir nach und nach 18 schossen und verspeisten; in der Nacht hörten wir das Blasen der Walfische, lagen auf 71° 14′ und schätzten, dass wir etwa 8 Meilen von Jan Mayen-Eiland wären. Am 24. theilte ich meine letzten drei Fässer Brod oder Schiffszwieback unter meine Leute aus, machte die Einrichtung, dass täglich nur eine gewöhnliche warme Mahlzeit und eine von gebratenen Walfischschwänzen gehalten werden sollte. Der Versuch ward sogleich gemacht, das Volk speiste mit vielem Wohlgeschmacke, befand sich auch überaus wohl dabei, ja ein Mann, der am Scharbock hart darniederlag, ward davon zusehends besser und erlangte seine völlige Gesundheit in wenigen Tagen wieder. Ich sagte dann meinen Leuten, dass wir noch einen ansehnlichen Vorrath von allerhand Lebensmitteln hätten, und machte ihnen den Überschlag, dass, wenn es auch nicht möglich wäre, aus dem Eise zu entkommen, wir dennoch bei unseren so eingerichteten Mahlzeiten gewiss bis zum Ende des Februarmonats auslangen, auch unterdessen ohne Zweifel so weit gegen Süden abgetrieben sein würden, dass wir Land erreichen und uns übers Eis nach Island retten könnten. Mein Volk war in der Folge bei dieser Kost so wohl vergnügt als nur immer bei der gewöhnlichen Schiffskost und half sich den Umständen nach so gut, als ich es nur wünschen mochte. Als es an Thee gebrach, wurden pockhölzerne Schiffsrollen geraspelt und davon Thee mit vieler Zufriedenheit getrunken. Es fehlte Tabak und man rauchte die Rinde, welche von den Reifen oder Tonnenbändern abgeschält wurde.

„Am 26. theilte ich Branntwein rationenweise aus und setzte ein Oxhoft Bier für zwölf Tage auf. Am 27. hatten wir einen hellen Tag, welcher etwa 7 Stunden lang war.

„Vom 1. bis 10. November war wenig Veränderung. Der Nebel hielt an, der Frost war sehr heftig, der Tag war etwa 6 Stunden lang; Füchse und Bären liessen sich sehr häufig sehen, vielleicht von dem Geruche des gebratenen Walfischschwanzes angelockt. Letztere waren so scheu, dass man ihnen Nichts anhaben konnte. Nur Einer wagte es, nahe ans Schiff zu kommen, entfloh aber sogleich, als er Menschen erblickte. Am 12., als wir die Höhe von 70° 30′ hatten, kam bei einem schweren Winde aus Norden die See wieder etwas in Bewegung. So lieb es uns nun war, wahrzunehmen, dass unser Eisfeld so merklich gegen Süden hinab getrieben war, so aufmerksam machte uns andererseits die Entdeckung, dass unser Feld seine Richtung geändert und sich um 2 Striche, das ist etwa 22 Grad, herumgedreht hatte. Beides bestärkte uns in der Hoffnung, mit dem von Norden abgehenden Strome

immer weiter gegen Süden, mithin unserer Befreiung auf die eine oder die andere Weise näher zu kommen. Am 13. ward sowohl der Wind als die Seebewegung stärker, wir sahen gegen Süden, ingleichen gegen Nordosten Wasser, jedoch bei der am 15. erfolgten Stille setzte sich Alles wiederum zusammen. Den 16. war unbeständiger Wind, heftige Kälte, auch etwas Bewegung in der See, welche jedoch am 17. so stark ward, dass sich das Eis trefflich zertheilte und unsere Schiffe in dem Eise wieder los wurden. Wir versäumten nicht, nach allen Kräften uns heraus zu arbeiten, hingen das Steuerruder ein und brachten Segel bei. Diese und alles Tauwerk waren gefroren, wir hatten also dabei unglaubliche Arbeit.

„Am 19. Morgens kamen wir endlich aus der schweren Besetzung heraus. Mittags lief ich mit dem „wachenden Kranich" etwas gegen Süden. Es wehte ein starker Sturm aus Norden bei hoher Seebewegung aus Westen; beide Schiffe wurden öfter unter grösster Gefahr von einer Eisscholle an die andere geworfen, so dass wir sie an einer treibenden Eisscholle fest machen mussten. Den 20. Morgens befanden wir uns auf der Höhe von 68° 45′, der Nordwind erhob sich noch stärker, die hohen Wellen der See gingen aus Westen entgegen und wir hatten heftige Stösse auszustehen. Mein Schiff blieb indessen dicht, nur die Ruderpinne ward zerbrochen und mein Eisbrecher von dem Vorsteven gänzlich abgerissen. Es war noch immer Frost und der Tag nur etwa 4 Stunden lang. Abends glaubten wir, dass wir in offener See wären, liessen unser Schiff treiben und es waren noch alle drei Schiffe beisammen. Am 21. des Morgens sah ich meinen Kameraden, den „wachenden Kranich", nicht mehr, wohl aber noch den Kommandeur Freerk Broersen, welcher sein Schiff gegen Nordwesten antreiben liess, da ich hingegen gegen Südosten aus dem Eise heraussegelte. Ob er diess vielleicht aus Noth gethan, weil sein Schiff schon vorher etwas leck war und er es vielleicht deswegen auf der einen Seite halten musste, kann ich nicht beurtheilen. Es war keine Möglichkeit, zu ihm zu kommen, weil es sehr stürmisch war, auch die Nacht schon wieder herannahte, weswegen ich mit einem Fock-, Besan- und grossen Mast-Segel meinen Lauf verfolgte. Den 22. schätzte ich, 6° 45′ Länge und 67° 45′ Breite zu haben. Das Wetter war gut, daher beschloss ich, meine Fahrt gerade nach Hause fortzusetzen, und brachte zu dem Ende mehr Segel bei. Da Alles gefroren war, hatten wir sehr saure Arbeit damit, die Segel beizubringen und die Beschädigungen auf dem Schiffe wieder herzustellen, doch rechneten wir, in 24 Stunden 17 Meilen rein gesegelt zu haben. Um desto mehr sorgte ich nun für meine Leute und verordnete, dass täglich wiederum drei warme Mahlzeiten gehalten wurden. Sie hatten noch alle Brod von der letzten Austheilung und einige, die gut gewirthschaftet hatten, waren noch sehr reichlich damit versehen. Am 23. ward das Wetter gut, der Wind Südsüdwest, unsere Länge auf 7° 30′, die Breite auf 67° geschätzt. Wir bekamen ein Leck am Backbord (an der linken Seite des Schiffes), weshalb wir, um das Schiff wasserfrei zu erhalten, beständig eine Pumpe gehen lassen mussten.

„Am Morgen des 25. heftiger Südsüdost-Sturm, so dass alle unsere Segel fortgingen, eine unter dem sogenannten Galgen hängende Schaluppe von den über das Schiff hinschlagenden hohen Wellen abgerissen, zwei Schaluppen auf dem Verdeck in Stücke zerschlagen und dabei die Bolzen, womit sie auf demselben befestigt waren, theils zerbrochen, theils herausgezogen wurden. Ich schätzte unsere dermalige Länge auf 10° 30′ und die Breite auf 66° 48′. Den 26. und 27. dauerte der Sturm aus Nordnordwesten fort. Wir trieben vor einem Besan, weil wir bei solchem Wetter keine Segel mehr beibringen konnten. Den 28. erlaubte uns ein des Morgens aus Südosten, Mittags aus Nordnordwesten, Abends aus Nordosten gehender mässiger Wind, mehrere Segel beizubringen. Wir schätzten unsere Breite auf 64° 40′, die Länge auf 12°. Am 29. hatten wir gutes Wetter mit bequemem Winde, kamen etwa 20 Meilen fort, auf die Breite von 63° 45′ und die Länge von 14° 30′, segelten den 30. ungefähr 24 Meilen bei steifem Winde und schätzten nunmehr unsere Länge auf 16° 30′, die Breite auf 61° 30′. Der 1. Dezember brachte uns nach der geschätzten Länge von 17°, Breite von 59° 20′ in die Nordsee. Ich liess die Taue in die Anker bringen und hatte den 2. Nordnordwest-Wind mit Regen, doch mitunter so gutes Wetter, dass ich zum ersten Mal wieder eine feste Sonnenhöhe von 57° 47′ nehmen konnte, wobei ich die Länge auf 18° 30′ berechnete. Wir hatten auch die Freude, drei Schiffe in der See zu sehen. Den 3. liefen wir über den Doggers-Sand hin, fanden 21 bis 22 Faden Tiefe, 55° 48′ Minuten Breite, 19° Länge und am 4. mit südlichem Winde bei gutem Wetter etwa 22 Faden Wasser, eine Breite von 54° 15′ und eine Länge von 22° 30′.

„Den 5. des Morgens sahen wir voll Freuden das Feuer von Helgoland. Um Mittag kam eine Fischerschaluppe von Helgoland an Bord, welche ich mit einem Briefe an meinen Schiffspatron, Herrn Berend Roosen, abfertigte; Abends ging ich zwischen Helgoland und der Elbe auf 9¼ Faden Tiefe vor Anker. Den 6. nahm ich zwei Helgoländer Lootsen an Bord, lichtete die Anker und kam Abends vor die Mündung der Elbe. Den 7. des Morgens erreichten wir die Elbe, gingen Abends bei Freiburg vor Anker, segelten den 8. bis Glückstadt und mussten widrigen Windes und des abgehenden Treibeises wegen vom 9. bis zum 12. stille liegen. Den 13. ging der Wind nach Westen um. Ich liess um 1 Uhr Mittags die Anker lichten und kam, unerachtet bei Wittenberg und Schulau uns sehr vieles Eis entgegen trieb, dennoch Abends um 6 Uhr wohlbehalten vor Hamburg an, nachdem ich just 8 Monate auf meiner, obwohl beschwerlichen, dennoch gesegneten und durch Gottes Güte wohl ausgeschlagenen Reise zugebracht hatte. Meine Mannschaft war, Gott Lob! sämmtlich gesund.

„Als wir auf die Elbe kamen, hatten wir noch Brod und einen guten Vorrath von Fleisch, Stockfisch, Erbsen und anderen gewöhnlichen Schiffsviktualien. Mein Schiffsvolk, welches nunmehr für 7 Monate Monatsgelder und für vierzehn Fische Fischgelder zu empfangen hatte, ward noch denselben Abend abgelohnt und ging mit lautem Jubelgeschrei von Bord. Schon seit einiger Zeit hatten sie ihre Freude laut geäussert und durch Hurrahs die Freudenbezeugungen erwiedert, welche man uns auf dem Elbstrome häufig erwies. Denn die Schiffe, welche uns begegneten, und die Menschen an den Ufern, welche uns aufkommen sahen, bewillkommten uns mit Zurufen, Freudenschüssen und dem Aufhissen von Flaggen, um ihren herzlichen Antheil an unserer Errettung zu bezeugen.

„In Hamburg vernahm ich zwar mit Vergnügen, dass das oft gedachte vierte Schiff des Kommandeurs Freerk Pieters, welches wir am 5. Oktober aus dem Gesichte verloren, glücklich in Holland eingetroffen sei (nach „De Walvischvangst", Theil IV, S. 17, kam das Schiff „De Vrouwe Maria", Kommandeur Frederich Pieters, am 16. November aus der Besetzung und, nachdem es viele Gefahren überstanden, am 5. Dezember glücklich in Texel an), hätte aber geglaubt, meinen Kameraden, „den wachenden Kranich", welcher vermuthlich eher als ich aus dem Eise kam, schon vorzufinden. Ob die Hand Gottes, die uns wider alles Vermuthen errettet, auch ihn nebst dem Kommandeur Broersen zurückführen werde, müssen wir erwarten. Gefahr haben sie gewiss genug gehabt. Es ist kaum glaublich, dass ein Schiff solche Gewalt ausstehen könne, als wir von den durch Sturm und Wellen auf uns geworfenen Eisschollen gelitten haben. Nur gar zu oft glaubten wir den letzten Stoss empfangen zu haben. Hierzu kam die von Nebeln begleitete fürchterliche Kälte, welche uns kaum verstattete, die Hand an Etwas zu legen, auch war Alles, was man nur anfasste, Eis. Die Kälte war im November so gross, dass alle Nathen oder Fugen im Obertheile des Schiffes sich öffneten, und zwar mit einem Knalle, der einem Pistolenschuss gleich war, so dass wir oft meinten, das ganze Schiff würde aus einander bersten. Diese offenen Nathen waren nachher, als wir wieder ins Wasser kamen, eben so viele Lecke, die sich aber, als unser Schiff allenthalben von Wasser umgeben ward, von selbst wieder zusammenzogen. Bei dieser grossen Kälte, in welcher auch alle inneren Wände des Schiffes durchaus mit Eis überzogen wurden, ingleichen alle unsere Wassergefässe zu Grunde ausfroren, machte ich meinen Leuten Zwischendecks-Verkleidungen von unseren Segeln, wodurch die Kälte doch so weit abgehalten ward, dass sie sich darinnen bergen konnten. Indess gefror selbst in der Küche Alles, obgleich bei noch ansehnlichem Holzvorrath darin beständig Feuer gehalten ward. Als etwas Sonderbares muss ich noch bemerken, dass wir in der ganzen Zeit, die wir im Eise zubrachten, kein Nordlicht sahen. Das erste erblickten wir wiederum, als wir in die offene See kamen. Sonst hatten wir sehr starkes sogenanntes Eisblinken und der Mondschein war viel heller, als er bei uns gewöhnlich ist. Die Sterne erschienen uns immer feuerroth, ohne Zweifel von dem Nebel, welcher nie gänzlich verging, wenn auch das Wetter hell war. Die Sonne erschien immer gross, wie es der Fall ist, wenn sie dem Horizonte nahe ist, doch nur bleich und nie so roth wie die Sterne.

„Die höchste erreichte Breite war den 12. Mai, nämlich 79° 30′".

Fahrt und Abenteuer des Hamburger Schiffes „Sara Cecilia" 1777. — Ein dritter Bericht ist die „Wahrhafte Nachricht von den im Jahre 1777 auf den Walfischfang nach Grönland abgegangenen und daselbst verunglückten fünf Hamburger Schiffen, gezogen aus dem Journal des

Küpers Jürgen Röper auf dem Schiffe genannt Sara Cecilia, Kommandeur Hans Pieters. Altona 1778".

„Anno 1777, den 14. März, gingen wir mit oben benannten Schiffen nebst verschiedenen anderen Seglern von der Elbe in die See und setzten unseren Kurs nach dem Orte unserer Bestimmung fort, bis wir endlich an und in dem Eise nach der Gegend von Spitzbergen gelangten, wobei keine sonderlichen Vorfälle sich zutrugen. Im Monat Juni, ungefähr gegen den Johannistag, geriethen wir im Gesicht des Landes Geel Hamkes in Gesellschaft von 27 Schiffen verschiedener Nationen in Besetzung und blieben ohne merkliche Veränderung bis den 29. Juli insgesammt liegen. An diesem Tage verspürten wir bei stillem Winde einen entsetzlichen Druck des Eises an unserm Schiffe, so dass wir in Gefahr waren, solches zu verlieren. — Im Anfang des August öffnete sich das Eis einigermaassen um und neben uns. Wir waren daher bemüht, vermittelst der Schaluppen und Ziehen mit dem Tauwerk das Schiff aus der Besetzung zu bringen, welches in dem Gesichte von Island geschah, es wollte aber unser Vorhaben nicht gelingen. Wir verloren bei dieser Begebenheit die meisten mit uns in Besetzung gewesenen Schiffe aus den Augen, nur blieben unser Schiff nebst vier anderen Hamburgern, nämlich dem „Jakobus", „Die zwei Hermanns", „Frau Clara" und dem „Mercurius", bei einander liegen.

„Am 20. des gedachten Monats gingen bei einem heftigen Sturme, durch die Dünung des Eises, die beiden Schiffe „Jakobus" und „Die zwei Hermanns" verloren und unser Schiff bekam dadurch eine grosse Öffnung an der Steuerbords-Seite und es zerbrachen zwei Kniee im Raum; nichts desto weniger bekamen wir von den beiden verunglückten Schiffen einige Mannschaft an Bord und wurden daher mit den Unserigen 70 Mann stark. Wir hatten also diesen Tag genug zu schaffen, durch beständiges Pumpen unser Schiff vom Wasser leer zu halten, und arbeiteten sowohl diesen Tag als den folgenden, die Schaluppen, Lebensmittel und Güter auf dem Eise in Sicherheit zu bringen. Andere aber waren beschäftigt, die Öffnungen am Schiffe wieder dicht zu machen. Wir kamen auch damit so weit, dass wir die aus dem Schiffe gesetzten Güter am 22. wieder übernehmen konnten. Unser Kommandeur wurde von Sorgen und Grämen, auch durch den schon vor einiger Zeit aufgetretenen Skorbut, von Tag zu Tag immer schlechter, bis er endlich an dieser seiner Krankheit am 20. September des Mittags zu unserer allseitigen Betrübniss seinen Geist aufgab.

„Wir trieben also mit dem Schiffe im Eise nebst den zwei übrigen, hatten bis den 30. desselben Monats immer Geel Hamkes und Island westwärts hin im Gesichte. An diesem Tage entstand ein heftiger Wind aus Osten und gingen damit alle drei Schiffe auf einmal verloren, wodurch unsere Noth den Anfang nahm. Wir brachten von unserm verlorenen Schiffe alle Schaluppen, Lebensmittel und Güter, so viel nur immer möglich war, auf das Eis und weil wir nicht weit von der offenen See entfernt waren, so bemühten wir uns, eine Schaluppe mit einer Tonne Brod und einem Fässchen Butter eiswärts einzubringen, und redeten dem übrigen Volke zu, unserm Beispiele zu folgen; aber es half hier bei ihnen keine Vorstellung noch Bitten, sondern sie blieben bei dem Gute und den Lebensmitteln liegen, sonst hätten wir weit mehr Schaluppen und andere Nothwendigkeiten retten können, welches ihre Widerspenstigkeit verhinderte.

„Die Dünung des Wassers war so ausserordentlich, dass wir bei unseren geborgenen Schaluppen, an die 60 Mann stark, die folgende Nacht auf dem Eise im Wasser stehen mussten, und hatten unaufhörlich Nichts als unsern Tod vor Augen. Tags darauf, den 1. Oktober, wurden wir noch eine Schaluppe im Eise gewahr, es begaben sich einige Leute von uns, um selbige zu holen, dahin, aber im Hingehen hatten zwei von ihnen das Unglück zu ertrinken, die übrigen kamen mit der Schaluppe wieder zu uns. Wir waren auf verschiedene Schollen Eis vertheilt und bei diesen beiden Schaluppen befanden sich in Allem 21 Mann. Den 2. erblickten wir noch eine Schaluppe in offenem Wasser. Wir bemühten uns, mit den beiden Schaluppen dahin zu kommen, fanden aber, dass dieselbe in Stücken und unbrauchbar war, und da wir wegen eines entstandenen Windes aus Ostnordost nicht wieder auf das Eis gehen konnten, mussten wir die ganze Nacht in See verweilen, wobei wir einen Mann verloren. Am andern Morgen wollten wir wiederum nach den Hinterlassenen zurück, konnten aber keine Öffnung im Eise finden. Wir segelten also am 3., so wie das Eis trieb, neben demselben, auch zuweilen in gefundenen Öffnungen zwischen dem Eise, um wieder zu den unserigen Zurückgebliebenen hin zu gelangen; es war aber durchaus unmöglich, und sie konnten gleichfalls nicht zu uns kommen, obgleich wir ihnen durch Rufen und Schreien solches zu erkennen gaben, bis wir sie endlich gar vermissten. Da wir aber am 5. nicht weiter im Wasser fortkommen konnten, bemühten wir uns, gegen Abend die Schaluppen auf das Eis zu bringen. Am 6. waren wir geschäftig, die Schaluppen von einer Eisscholle auf die andere fortzuschleppen, um nach dem Lande, welches wir immer im Gesichte hatten, zu gelangen. Wir waren aber durch unendliche Arbeit, Hunger, Kälte und schlaflose Nächte dergestalt abgemattet, dass wir solches unterlassen mussten. Auch waren die Schaluppen schon durch das Auf- und Abbringen so sehr beschädigt, dass wir sie fernerhin nicht mehr im Wasser gebrauchen konnten. — Den 8. begaben sich acht Mann von uns weg, um einen Versuch anzustellen, das Land zu erreichen, welches Unternehmen ihnen auch gelang. Sie sind daher die Ursache gewesen, dass die sogenannten Wilden, bei welchen sie angelandet, uns Übrige nachher aufsuchen liessen."

Landung der Schiffbrüchigen von der „Sara Cecilia" in Grönland. — „Den 9. Okt. gingen wir Zurückgebliebenen von den Schaluppen ab nach dem Lande zu und erreichten am dritten Tage, den 11., eine in der See gelegene ziemlich hohe Klippe, allwo wir aus Mangel aller natürlichen Speisen von Muscheln, Kräutern und kleinen Beeren, den hiesigen Wacholderbeeren gleich, zwölf Tage lang unser Leben aufhalten und des Nachts zum Schlafen solche Örter an den Felsen suchen mussten, wo wir, von Schnee und Wind befreit, schlafen konnten.

„Den 23. des Morgens um 10 Uhr kam ein wilder Mann mit seinem kleinen Schuitchen zu uns gerudert, er konnte aber so wenig unsere Sprache als wir die seinige verstehen, doch gab er uns mit Deuten und Zeichen zu erkennen, dass er wieder kommen und uns abholen wolle, kam auch gegen Abend mit zwei von ihren Schuiten, deren sich ihre Frauen bedienen, zurück. Die Frauen ruderten, in jeder Schuite war ein Mann, der das Steuer regierte. Wir stiegen also in Gottes Namen zu ihnen, in jede Schuite sechs Mann, und kamen darauf meiner Meinung nach an die Insel Kap Farwel um 10 Uhr glücklich an. Wir waren von Hunger und Kälte so sehr abgemattet, dass wir nicht nach ihren Wohnungen hinzugehen vermögend waren, sondern wurden vielmehr von den Frauen einer nach dem andern dahin getragen. Sie bewirtheten uns darauf mit ihrer gewöhnlichen Speise, nämlich Robbenfleisch und Speck, und anstatt des Brodes mit kleinen getrockneten Fischen. Wir stillten so viel wie möglich unsern Hunger und schliefen darauf die Nacht ziemlich ruhig. Den folgenden Morgen wurden wir von einem Herrnhutischen Mann, der von Sr. Königl. Majestät von Dänemark seiner Rede nach beordert war, die dortigen Heiden zum christlichen Glauben zu bringen, nach seiner Wohnung hin genöthigt. Er labte uns mit Kaffee und etwas Grütze und wiederholte solches jeden Morgen unseres Aufenthalts daselbst, gleichwie er die acht Mann, welche vorhin von den Unserigen allda angekommen, bewirthet hatte. Die ungewohnte Kost der Wilden war zwar anfänglich uns sehr zuwider, es versüsste uns aber der Hunger die ekelhafte Speise und wir wurden ihrer nach und nach gewohnt. Allein der Vorrath, welchen die Leute davon hatten, war nicht zureichend, so viel fremde Gäste in die Länge damit zu versorgen, wenn sie nicht am Ende selbst mit den Ihrigen Mangel leiden wollten, weshalb wir uns gefallen lassen mussten, nachdem wir uns zwei Tage bei ihnen aufgehalten hatten, von ihnen nach einer andern Insel, die einige Meilen von ihnen abgelegen war, mit ihren Schuiten gebracht zu werden. Auf dieser Insel, Julianen Hoop, war eine kleine Dänische Kolonie, allwo wir aus Mangel an Lebensmitteln nicht länger als einen Tag verweilen konnten. Von da wurden wir von den dortigen Wilden, so zu sagen, stationsweise von dem einen Orte zu dem andern fortgebracht, bis wir endlich in der 50 Meilen weit entfernten Kolonie Friedrich's Hoop kurz vor dem Weihnachtsfeste ankamen.

„Auf dieser langen, beschwerlichen Wasserfahrt lebten wir beständig in grosser Noth und Elend und waren die meisten Wilden, die uns transportiren mussten, äusserst verdrossene Leute und sehr kärglich mit ihrer Speise, so dass wir das Robbenfleisch und den Speck, ingleichen das Fleisch von ihren geschlachteten Landhunden mit unseren Kleidern vom Leibe austauschen und auf das Theuerste von ihnen kaufen mussten, wodurch es denn geschah, dass wir fast nackt und bloss in dieser Kolonie ankamen. Hier veränderten sich einigermaassen unsere Lebensart und Umstände. Denn wir erhielten nunmehr gleich Anfangs ein Jeder zu zwei Hemden Leinwand und, um unsern Leib zu bekleiden, sieben Robbenfelle nebst zwei Paar wollenen Strümpfen. Die Hemden mussten die wilden Frauen nähen und aus den erhaltenen Fellen Stiefeln, Hosen und Rock oder, wie sie es nennen, Koppeldock verfertigen, und damit dieselben uns nicht lange damit aufhalten möchten, so munterten wir sie mit Tabak, welchen wir aus der Kolonie bekamen, zu fleissiger Arbeit auf. Zur benöthigten Speise bekamen wir während

der Zeit unseres Hierseins wöchentlich der Mann 4 Pfund Roggen-Hartbrod, 4 Pfund Schweinespeck, 1 Pfund Schaffleisch nebst etwas Grütze und Erbsen, womit wir zur Noth unsern Leib erhalten konnten.

„In dieser Kolonie waren wir also von Weihnachten 1777 an bis zum 1. April 1778, an welchem Tage wir mit einem von da nach Kopenhagen bestimmten Schiffe, kommandirt durch Kapitän Jakob Jürgen List, abgingen und wegen eines in See erhaltenen Lecks mit göttlicher Hülfe zu Bergen in Norwegen am 15. Mai glücklich anlandeten."

Verschiedene Grönländer Schiffs-Nachrichten. — Endlich theile ich eine Zusammenstellung aus den Grönländer Schiffs-Nachrichten aus älterer Zeit mit, so weit ich solche habe zusammenbringen können. Ich gebe dieselben in ihrer ursprünglichen chronikartigen Form.

Im Jahre 1690, gegen die Zurückkunft der Grönlandsfahrer, legte sich der Französische Freibeuter Jean Bart vor die Elbe und hielt neun Schiffe an, von denen er die Kommandeure wegnahm, bis sie sich ranzionirt hatten. Die Ranzion betrug 106.500 Mark.

Im Jahre 1694 gingen die Hamburger Schiffe unter Bedeckung des Convoy-Schiffes, Kapitän Michael Schröder, und zahlten dafür 15.000 Mark. Die Bedeckung erhielten sie auch in den beiden folgenden Jahren gegen gleiche Vergütung.

Im Jahre 1697 wurden die Hamburger Schiffe von beiden Hamburger Convoyen unter den Kapitänen Kaspar Tamm und Michael Schröder bis nach Grönland und zurück bedeckt. Für Convoy-Geld wurde dem ersten 15.000 Mark, dem zweiten 36.000 Mark bezahlt. Die 54 Hamburger und 15 Bremer Schiffe kehrten mit reichem Fange heim.

Im Jahre 1702 gingen die Hamburger Schiffe ohne Convoy aus, wurden aber bei ihrer Zurückkunft von Kapitän Schröder bedeckt.

1705 kamen die Hamburger und Bremer Schiffe unter Holländischer Convoy nach Hause. Das Schiff „Endracht", Rheder P. Löning, Kommandeur Johann Meyer, beladen mit 17 oder 19 Fischen, gab sich vor der Weser von der Convoy ab, wurde von den Franzosen genommen und zu Dieppe aufgebracht.

Im Jahre 1724 wurden zwei Schiffe von Hamburg nach Island bestimmt, wovon eines ledig zurückkam und das andere einen Fisch und 35 Fass Speck hatte.

Im Jahre 1725 brachte das Bremer Schiff „Der Bloompott", Kommandeur D. Tegeler, Directeur J. B. Müllhausen, einen „Combaers" (Cambaers)[1]), wovon ein Holländischer Kommandeur den halben Antheil prätendirte; es kam zum Prozess, der „Bloompott" wurde im Hafen mit Arrest belegt, wo er bis 1743 lag und dann als unnütz weggebracht und geschleift wurde.

1726 wird berichtet, dass das Eis sehr stark gewesen sei. 20 Schiffe wurden vom Eise besetzt und 40 bis 50 Meilen vertrieben. Die meisten haben am 2. und 3. August eine Öffnung gefunden und sich aus dem Eise herausgearbeitet, zwei Hamburger aber sind sitzen geblieben und mit aller Mannschaft verunglückt.

1741. Das Hamburger Grönlands-Schiff „Die Martha" wurde am 10. November zu 3600 Thaler und die „Katharina Maria" zu 2300 Thaler verkauft.

Das Bremer Schiff „Wapen von Bremen", Kommandeur Köper, Directeur Müllhausen, ist am 6. Januar 1752 an der Thranbrennerei vom Stapel gelassen, kostete frei in See circa 18.000 Thaler und ist 1755 für 2000 Thaler verkauft; es wurde durch Martin Menke gebaut und war so rank, dass es keinen Fisch überwinden konnte, es wurden Taschen daran gemacht, um es einigermaassen dienstbar zu machen.

Das Schiff „Wapen von Bremen" konnte 1753 nicht über die „Egge nach Ronnebeck" kommen, blieb bis zum 7. Mai sitzen und kam erst am 16. Mai in See. Es brachte doch noch drei Fische zurück.

In den Jahren 1761 bis 1764 ist von Bremen keine Fahrt nach Grönland gewesen.

Das Schiff „Der Roland" wurde im September 1773 unter Jütland von einem Sturme befallen, in welchem es sein Fleth und zwei Anker verlor, demnach vor Wrack in Husum eingebracht, von wo es am 23. Oktober auf der Weser ankam, hatte mit einem Schiffe „von der Oost" einen Fisch gefangen, davon Lambke, der Kommandeur, die Hälfte der Barten brachte, der Thran aber des ganzen Fisches war in dem Ooster Schiffe.

Das Bremer Schiff „Argus", Kommandeur Jan Mangels, Directeur Br. Seekamp, war verdoppelt, hatte aber, als es in See kam, ein offenes Leck, so dass sie die ganze Reise pumpen mussten.

Den 15. April 1780 verlor dasselbe Schiff zwei Schaluppen im Eise, weshalb es nach Hause zu kommen genöthigt war. Weil die Frachten hoch waren, fuhr der „Argus" auf Kauffahrtei. Das Bremer Schiff „Der Roland" war ein altes fuhrenes Schiff mit einer Eichenhaut. Als es nach dem Hafen gebracht werden sollte, kam es am 3. Oktober unweit der Marckgeeren an der Stedinger Seite auf Grund, „zerbrach den Rücken" und sank. „Der Rumpf wurde für 36 Thaler verkauft, es konnte aber wenig herausgebracht werden."

Jan Backer, Kommandeur der „Lucia Margreta", Directeur J. & D. Lankenau in Bremen, hatte, nach den Aussagen verschiedener seiner Offiziere, sich auf der Reise nicht wohl betragen, einige sagten, er wäre krank, andere, dass er berauscht gewesen, die meiste Zeit sei er in der Kajüte gewesen und habe Niemandem das Kommando übergeben, das

[1]) Ich habe nicht auffinden können, welche Art von Thranthieren bei den Fischern diesen Namen führte, doch war es jedenfalls eine kleinere Art von Walfisch, vielleicht Delphinus Tursio, der neben dem mysticetus noch jetzt Gegenstand unserer Fischerei ist.

Schiff sei nicht weit genug und zwar nur vom 16. Mai bis zum 16. Juni im Eise gewesen, und also sei das Volk in Unthätigkeit geblieben. Er wurde von der Rhederei abgesetzt.

Das Bremer Schiff „Lucia Margreta", Kommandeur J. Mangels, Directeur D. Lankenau, kam am 13. März 1787 wegen Sturmes mit einem Leck zurück und wurde gekielholt. Der Kommandeur Jan Mangels wurde abgesetzt und statt seiner Dierk Gleistein zum Kommandeur ernannt. Mit ihm ging das Schiff am 10. April wieder in See. Die Havarie betrug circa 1400 Thaler. Am 31. Juli kam es zurück ohne irgend einen Fang.

Das Schiff „Der Morgenstern", Directeur Schröder und Dorbeck in Bremen, Kommandeur Jan Jessen, hatte bei Bergen einen heftigen Sturm gehabt, wodurch es das Bugspriet und alle Masten verloren hatte. Es lief in Glückstadt am 14. März ein, wurde daselbst reparirt und ging am 8. April wieder in See. Die Havarie betrug circa 6000 Thaler. Dagegen betrug der Werth des von dem Schiffe heimgebrachten Segens 9541 Thaler 65 Groten.

Das Schiff „Der verguldete Robbe", Kommandeur Henr. Jaborg, hatte in einem Sturme seine vier Schaluppen verloren, es kam am 18. März auf die Weser zurück, nahm vier neue Schaluppen wieder an Bord, ging den 12. April wieder in See und kehrte am 31. Juli leer wieder zurück.

Das Bremer Schiff „Der verguldete Walfisch" litt im Eise einen so heftigen Stoss am Boeg, dass die ganze Reise über gepumpt werden musste und das Schiff mit genauer Noth wieder auf der Weser ankam. Der Kommandeur erklärte sogleich, dass er mit diesem Schiff nicht wieder nach Grönland fahren wolle, und bei genauer Untersuchung wurde es auch für untüchtig befunden, daher beschloss die Rhederei, weil kein taugliches Schiff zum Grönlandsfahrer zu kaufen sei, ein neues bauen zu lassen. Es wurde demnach mit dem Zimmermeister Janssen ein Kontrakt geschlossen, worin er versprach, im November 1797 einen Rumpf von circa 230 Lasten zu liefern, wogegen ihm die Rhederei 9700 Reichsthaler ausgelobte. Weil aber das Schiff nicht zeitig genug fertig wurde, so konnte es Anno 1797 nicht nach Grönland kommen.

Das Bremer Schiff „Endracht" wurde im Jahre 1799 zu 18.500 Thaler verkauft und sollte zu einer Unternehmung nach West-Indien gebraucht werden, das Fleth aber behielt die Rhederei. Die Unternehmung für dieses Schiff zerschlug sich und es machte unter dem Namen „Visurgis" eine Reise nach Ost-Indien, danach wurde es wieder zu einem Grönlandsfahrer eingerichtet und ging 1803 nach Grönland.

Aus alten Schiffs-Journalen von Grönlandsfahrern. — An diese bunte Auswahl Grönländischer Schiffs-Nachrichten möge sich noch ein Blick in einige alte Schiffs-Journale schliessen, welche, in Familienpapieren wohl verwahrt, mir durch die freundliche Vermittelung des Herrn Pastor Frerks zu St. Johann, Wyk auf Föhr, zugänglich gemacht wurden.

Es sind zuerst die Journale „gehalten von dem Kommandeur [1]) Volckert Boysen auf dem von Hamburg fahrenden Schiffe „De Sanct Peter", datirend aus den Jahren 1772, 1773, 1774, 1776, 1777, 1783, 1784, 1785 und 1786". Sie sind sauber und in einer äusserst accuraten Handschrift geführt, und was in damaliger Zeit ein Seemann beobachten konnte, das Alles ist wohl hier getreulich zu Buch gebracht. Wie auch jetzt noch geschieht, pflegten die Rheder ihr Schiff bei der Abfahrt noch eine Strecke zu begleiten. „Des Nachmittags den 2. April 1772 kam Herr Rowohl junior mit zwei Anderen bei uns an Bord und segelten von Hamburg mit uns, die Glocke 4 fuhren sie wieder neben Neuenstädten von Bord. Des Abends gegen Sonnenuntergang kamen wir zu Twielenfleth zu Anker. Am 4. ging das Schiff bei Freiburg zu Anker." Am 6. heisst es: „Die Glocke 9 waren schon Coxhafen vorbei. Hatten recht schön Wetter, die Glocke 11 fuhr uns Loets ans Schiff, 1 Stund darnach passirten die Rothe Ton. Gott gebe zu dieser Reise sein Glück und Segen und erhalte uns alle bei Gesundheit, dass wir hier vergnügt wieder anlangen mögen!" Dergleichen fromme Stossgebete und Seufzer des gewiss in seinem innersten Herzen braven, gottesfürchtigen Seemannes nehmen sich im Journal doch zuweilen sonderbar aus, wenn es nachher gleich heisst: „Schossen in der Geschwindigkeit einen Fisch fest", oder: „Der Fisch lieferte so und so viel Heele und Piepjes Speck. Gott segne unsern Fischfang weiter!"

Nächst den Angaben über den Zug des Schiffes füllen die Bemerkungen über Wind, Wetter, Segelstellung, Seegang und Eis das Tagebuch. Durch Überschriften sind die einzelnen Journale eingetheilt: „Auf die Hinreise nach Grohnland. In die Nordsee. In die Spanische See & Trächter. In Grohnland in's Eiss (loss Eis, Süd-Eis, West-Eis). Neben oder bei Spitzbergen. Aussen vor's Eis. Auf die zu Hause Reyss von Grohnland". — Charakteristisch sind die (zum Theil Holländischen) Ausdrücke für die Wetter-Erscheinun-

[1]) Klefeker in seiner Sammlung der Hamburger Gesetze und Verfassungen, 1769, erklärt die Wahl des Wortes „Kommandeur" anstatt „Schiffer" (Kapitän) so: Die Schiffer auf hanseatädtischen Schiffen mussten das Bürgerrecht gewinnen. Eine Ausnahme hiervon wurde bei den Grönlandsfahrern gemacht. Sie waren meist Schleswiger, kamen jedes Jahr für die Grönlands-Fahrt nach Hamburg und kehrten nach vollbrachter Reise in ihre Heimath zurück. Sie wurden in den Seepässen nicht Schiffer, sondern Kommandeur (praefectus) genannt. Später verfügte der Hamburger Senat, dass sie gegen angelobte Treue in Handschlag und Schutz genommen würden, und sie wurden nun in den Hamburger Seepässen „dieser Stadt Einwohner und Unterthanen" genannt.

gen, von welchen noch jetzt manche gäng und gäbe sind, z. B.: der Wind war westlich mit geil Sonnenschein, handsames Wetter, stiltjes, frische Kolte, flaue Kolte. Hatten ein klein Lochtje aus Süden. Des Mittags gings Lochtje nach Westen um (Windje, Wassertje). Der Wind schraelte zum Nordosten. Der Wind schamfielte (scheuerte) zum Westen. Der Wind krump ganz zum Nordnordwesten um. Es war mistiges, dunkelhaftiges Wetter. Hatten billig gut Wetter. Es wurde gewaltig dick mit einer starken Schneejagd. Es wehte einen grossen Sturm. Es wurde büig. Flammige (schneeflammige) Luft. Kriegten ein klein Blinkje. Schneejagdiges, schneebrockiges Wetter. Es wehte einen ganzen Sturm. Dann die Ausdrücke in Beziehung auf die Lage und Beschaffenheit des Eises, die Schifffahrt und Fischerei, z. B.: Vollhandig Eis, Packen-Eis be Oosten vor uns. Bald kamen sie „in ein gross Räumte", bald „avancirten" sie wieder langsam, weil sie zu Zeiten Eisdämme durchbohren mussten (die Boote voran, das Schiff hinterher geschleppt).

Terminologie der Grönlandsfahrer in Bezug auf Eis und Wetter. — Die Ausdrücke Eisknollen, Bai-Eis, Packeneis, Flarden, Felder, Schotsen führen uns zu einigen Bemerkungen über die Terminologie der Grönlandsfahrer in Beziehung auf Form, Grösse und Beschaffenheit des Eises. Felder, Flarden, Schotsen, loses Eis wurden von den Holländischen Fischern nur nach der Grösse unterschieden. Ein Eisfeld ist eine Eisfläche, die nach Schätzung mindestens einen Umfang von $2\frac{1}{2}$ Meilen hat. Flächen, die nicht so gross, doch mindestens $\frac{1}{2}$ Meile im Umfang, hiessen Flarden (wiederum in grosse und kleine Flarden unterschieden), kleinere Stücke hiessen Schotsen, und diese letzteren gemischt mit treibenden kleineren Schollen nannten sie loss Eis. Die Fischerei an einem grossen, starken Eisfelde schildern die Holländer als die „gemakkelykste"; denn wenn der Fisch angeschossen sei und unters Eis gehe, müsse er bald wieder zum Vorschein kommen, während ein dünnes, mit Waken (Löchern im Eise) durchsetztes Feld ihm Gelegenheit biete, unterm Eise von Zeit zu Zeit auftauchend zu schwimmen, und auf diese Weise werde die Verfolgung des Fisches ausserordentlich erschwert. Das Bai-Eis werden wir beim Robbenfang noch näher kennen lernen. Die Englischen whalers sprechen von einem ice-field, wenn vom Krähennest aus die Grenze der Eisfläche nicht erschaut werden kann; die floes entsprechen den Flarden, für Schotsen finden wir keinen Englischen Ausdruck, während Scoresby noch eine Reihe anderer Unterscheidungen kennt, nämlich brash-ice, Stücke Eis, die kleiner als Treibeis, die Fragmente von grösseren Stücken. Sludge nennt er den Zustand der See, welcher unmittelbar der Bildung des Bai-Eises vorhergeht, oder wenn sie in stürmischer Bewegung ist. Sie ist dann durchsetzt mit zahllosen kleinen Eiskrystallen, Schneeflocken und Resten von brash-ice, welches vielleicht am treffendsten mit Brocken-Eis bezeichnet werden könnte. Andere Ausdrücke, wie Pack-Eis, Land-Eis, sind bekannt, eben so übergehe ich andere von Scoresby angeführte Bezeichnungen, da sie in das eigentliche seemännische Gebiet fallen. — Unser Kommandeur fährt fort: „Segelten um ein Pönt (Vorsprung des Eises), machten unter die Opper (leewärts) vor ein gross Flard fest. Kriegten gute Avantür auf Walfische. Sahen ein Loopje Walfische." Am 30. Mai 1772 heisst es: „Des Morgens der Wind von Südwesten, machten loss und segelten um ein Pönt hin, wo wir gleich ziemlich viel Walfische verspürten, sahen auch gleich ein quettjen (grossen) Fisch in Ly vor uns, waren so glücklich, dass wir da fest anrakten und ihn auch binnen ein Glas, Gott sei gedanket! todt hatten, machten uns Schiff da ans Feld fest, und als wir in Arbeit waren, uns Flens-Gaat klar zu machen, schoss uns Schlup wieder fest, welcher Fisch sich aber todt in die erste Harpon lief, mussten ihn also von die Grund aufwinden und hatten, Gott sei gedanket, ihn gegen Abend todt auf die Seite; als wir aber damit völlig klar, rakten wieder fest; sobald die Schlupen nur von Bord, schoss noch einer von unseren Harponiers in ein losen (einen bereits durch eine Harpune, die nicht mehr in Verbindung mit einem Boot steht, angeschossenen) Fisch mehr, welche beide wir auch mit der Geschwindigkeit todt hatten. Gott sei von Herzen gedanket für den reichen Seegen, so er uns heute verliehen, und lasse es zu unserm Nutzen anwenden." — „Wir hatten", heisst es öfter, „eine schöne oder eine ziemliche oder auch eine billige Verthierung von Walfischen". Öfter sind sie mit 30, 40, ja 100 Schiffen, darunter viele Holländer und mancher „Engelsmann". Gegenseitige Besuche („Kakauen") der Kommandeure finden öfter Statt, wenn Geschäfte und Witterung es erlauben. „Wir prajten Jan Ricklefs oder Sev. Andresen, Jürgen Jürgens, Claas Hoek", (von Bremen, Hamburg, Glückstadt, Kopenhagen). Man lässt dem Andern die Goese oder das Gösje (die kleine Signalflagge) zuwehen, man empfängt gute oder schlechte Zeitung, lässt sich über die Fischerei, die Lage des Eises und dergleichen berichten, wie natürlich noch heute geschieht. Die Fischerei in Kompagnie mit zwei oder drei Schiffern (Mackerschaften) ist nichts Seltenes und wir finden sie noch heute, z. B. unter den im Ochotskischen Meere kreuzenden Walfängern. Der Ertrag der Fischerei wird dann getheilt, daher finden wir in den Tabellen oft „$\frac{1}{2}$ Fisch". „Machten mit L. Hendrich bis zu dem und dem Tage Mackerschaft", oder: „sagten die Mackerschaft wieder ab." Auch schon vor der Ausreise wird die Mackerschaft zuweilen abgeschlossen.

Der oben angeführte reiche Segen an Einem Tage ist

natürlich ein seltenes Ereigniss. Wenn auch die „Verthierung" gut und Loopje Fische zu sehen waren, so konnten sie häufig wegen vielen jungen Bai-Eises nicht daran kommen oder das Wetter war zu still oder der Fisch „lief zu hart". Einmal „lief der angeschossene Fisch sich unter einer Eisfeldkante todt, so dass sie einen grossen Wurf-Anker und Sandfass dabei einsenken mussten", um ihn todt herauf zu bekommen.

Zwischen dem 78. und 80. Breitengrad, nahe der Küste (dem „festen Wall"), nach Gissing so und so viel Meilen davon, legen sich die Schiffe in Buchten vor Anker, z. B. bei der Malenen-Bai, beim Südhoek van's Forland, beim Uytkiek (Zeeuw'schen Uitkiek), bei Schmeerenborg und Mackelcouw. Von da aus senden sie ihre Boote auf den Fischfang aus (nach dem Vogelsang, Reenefeld, Rothgansen-Eiland) [1]). „Om die Oost" segelnd dringen sie häufig bis zum Nordosterland vor, das sie (1775) „klar van's Deck" sehen können. Landungen der Boote geschehen nur zu dem Zweck, um frisches Wasser einzunehmen. Gelegentlich bringen die Boote kleine Jagdbeute mit.

Auch nach der Ostküste von Grönland streifen die Schiffe auf ihren Fischjagden. Am 16. Juli 1773 heisst es: „Des Vormittags klarte es durch, sahen das Gale Hamkes Land hoch und klar von die Hütt, welches wir nach Gissing nur 4 bis 5 Meilen von uns hatten, das Eis aber lag an's Land, dass so zu sagen auch nicht weiter für uns kommen war, machten los und setzten es bei der Wind ostw. über, wo wir J. Jansen und J. K. Kastrikum vorfunden und ich bei Ersterem des Nachmittags an Bord war, mit welchem wir feste Mackerschaft machten," u. s. f. Die Reisen dauern in der Regel 4 Monate. Anfang, spätestens Mitte April verlassen die Schiffe die Elbe und kehren in der Zeit von Ende Juli bis Ende August zurück. Je nachdem eben der Fischfang früher oder später glücklich war oder der Kommandeur Nichts mehr zu profitiren sah, setzten sie den Kurs in Gottes Namen „an Hitland vorüber nach dem Vaterlande zu". Auf dem Nachhauseweg wird, wie es sich gehört, öfter gelothet und Farbe und Beschaffenheit des Grundes untersucht, um sich desto gewisser zurecht zu finden. Zuweilen hatten sie Mannschaften von verlorenen Schiffen an Bord, welche sie, sobald Gelegenheit dazu war, auf andere Schiffe vertheilten.

28 Jahre, bis 1800, fuhr Kommandeur Volckert Boysen mit seinem „St. Peter" nach Grönland. Im Jahre 1800, zu guter Letzt, wäre es ihm beinahe noch begegnet, einem Englischen Kaper mit seinem guten Fange als willkommene Prise zu dienen, indess besann sich der Engländer eines Bessern, er liess ihn wieder frei, wodurch Kommandeur Boysen, wie er in seinem Journal sagt, „übermässig erfreut wurde". Mit diesem Jahre schliessen die Journale und, wie es scheint, auch die Grönlandsfahrten unseres Kommandeurs, der, wie gesagt, im Ganzen 28 solcher Reisen und zwar mit Ausnahme eines Jahres alljährlich unternommen und niemals ein Schiff verloren hatte.

Aus den nach Kräften sorgfältigst geführten Journalen lassen sich die Züge des „St. Peter" wenigstens für einige Jahre ziemlich deutlich erkennen. 1772 war die höchste erreichte Breite am 24. Mai 79° 8′ (Längen sind nur selten angegeben), 1773 am 28. Mai 79°, 1774 war der „St. Peter" schon am 16. Mai auf 79° und verweilte bis zum 18. Juni zwischen dem 78. und 79. Grade, 1775 am 1. Mai 75° 49′, 16. Mai 79°, 18. Juni 78° 10′. 1776 kreuzte der „St. Peter" schon am 8. Mai auf 78° 15′, war am 15. auf 79° 30′ und bis zum 10. Juni auf 78° 10′. 1783 wurde am 4. Juni 79° 30′ erreicht und bis 29. Juni herab zum 78° gefischt. Im Jahre 1803 fischten die Engländer schon im April auf 80° mit reichem Ertrage, 1815 war ein reicher Segen schon in der ersten Woche des April, zu welcher Zeit Englische Schiffe auf 80° bei Spitzbergen eintrafen. Jetzt kommen die Englischen und Deutschen Fischerfahrzeuge erst im Juli nach der sogenannten Walfisch-Küste, da sie erst dem Robbenschlag obliegen.

Walfischfangs-Poesie der Deutschen, Holländer und Amerikaner. — Wie die Holländische und Amerikanische so hat auch die Deutsche Walfischjagd ihren Sänger, freilich einen sehr prosaischen. Friedrich Meister, studiosus medicinae, der, vermuthlich als Schiffs-Chirurg, eine der Grönlands-Fahrten Boysen's mitmachte, verfasste eine „poetische Beschreibung der Grönländischen Schifffahrt", die im Manuskript — gedruckt ist sie wohl nie — den Journalen Boysen's beigefügt ist. Dieser Meister mag in der That ein Meister im Bartscheeren, Schröpfen und dergleichen gewesen sein, dagegen erweist er sich in seinem herzlich schlechten Poem als Nichts weniger denn ein Meister der Dichtkunst. Er bekennt diess nun aber offenherzig gleich zu Anfang:

„Es ist zwar nur schlecht eingericht't
Und von dem Meister wahr erdicht't,
Der auf dem Schiff, St. Pieter genannt,
Gefahren ist hin nach Grönland."

Er singt weiter:

„Für Frühlingsblumen Lieblichkeit
Ist Frost dort und Schnee die Füll' bereit."

In der Schilderung des Fischfanges finden wir unter Anderem folgende herzzerreissende Reime:

„Wenn nun der Fisch ist überwunden,
Und Vivat! Vivat! Vivat! schrie'n,
Wird er an seinem Stert gebunden,
Gebracht durch Sloopen an Bord hin.

[1]) Die Jagd auf Walrosse wird noch heute in ähnlicher Weise von den Norwegischen Fahrzeugen mit Durchstreifen der Baien von Spitzbergen auf Booten betrieben.

Allwo die Dackels schon bereit
Zum Aufziehen mit Händigkeit.
Darnach ein Gläschen Branntewein
Wird Jedermann geschenket ein" &c.

Da ist doch noch mehr Saft und Kraft in jenen Versen über den Walfischfang, welche der ehrliche Zorgdrager als von einem „erfahrenen Dichter" seines Vaterlandes herrührend mittheilt und wo es z. B. heisst:

„t'Sa Mannen, elk zie toe, men zal hem onderscheppen;
Zie ginder voor dien zoom; elk gaat zich dapper reppen.
Val, val: wanneer men dit van 't opperhoofd maar hoort,
Elk rolt gelyk een kloot voort daadlyk over boord.
De rappe gasten, als de brakk' en haazewinden,
Zyn eer men honderd telt, dan nergens meer te vinden.
Of't klaar, of't graau weer is, of't hagelt, sneeuwt of mist,
Daar word niet na gezien, en nimmer tyd vergist.
Men roeit'er recht op aan, geen roeyer durft omkyken,
Om niet door Visch of Staart, de schrik baart, te bezwyken.
Dus roept hen moedig toe, de Harpoenier vol vuur,
t' Sa Mannen wakker aan! hy is ons, binnen 't uur.
Pas op nu Stuurder, zoo, zoet, sachjes, zonder schreeuwen,
Haal uit! Courage, Sa! als Turken en als Leeuwen.
Dat's braaf! nu zyn we'er by: zit vast: de riemen in,
De Lynen kant en klaar, dat's weer een nieuw begin.
De Harpoenier schiet toe, dat hem de beenen beeven;
Welk oorlogs Kapitein zou niet de moed begeeven?
't Harpoen zit wakker diep; daar drilt de stok 'er uit;
Dat vlyt de gasten wel."

Zu Deutsch:

„So, Männer, sehet auf! wo soll man ihn bestricken?
Seht hin vor diesen Saum: er thut sich wacker schicken.
Fall! Fall! Ein Jeder rollt wie eine Kugel fort,
Wenn nur der Kommandeur diess Wort sagt, über Bord.
Der hurtige Gesell ist, gleich den Brack' und Winden,
Eh' man noch hundert zählt, schon nirgend mehr zu finden.
Es sei das Wetter hell, es hagle, neble, schnei',
Man acht't es nicht und lässt hier keine Zeit vorbei,
Man rudert grad drauf an, kein Bursch darf sich umsehen,
Um nicht durch Fisch und Schwanz, die Schreck-Bärt, zu vergehen.
Dann ruft der Harpunier ganz voller Feu'r und frisch:
So, Männer, wacker an! wir haben schon den Fisch.
So, Steurer, besser auf, so, sacht, still, ohne Schreien,
Hol' aus! Courage, so! wie Türken und wie Leuen.
O brav! nun sind wir bei: sitz' fest: die Riemen ein,
Die Leinen gar, dass sie aufs Neue fertig sei'n.
Der Harpunier schiesst zu, dass ihm die Beine beben.
Sollt' nicht ein Kapitän im Krieg den Muth begeben?
Das Eisen sitzet fest, da fährt der Stock heraus;
Das thut den Leuten wohl."

Da wir einmal bei der Walfischfangs-Poesie sind, so lasse ich hier noch zwei Lieder folgen: „Grönländers Wachtlied", noch jetzt auf unseren Grönlandsfahrern gesungen, und ein Amerikanischer „Whaleman's song", bei welchem ich zugleich die Übertragung von Friedrich Ruperti (Fremde Dichtungen im Deutschen Gewande von Fr. Ruperti und Ad. Laun, Bremen, J. G. Heyse's Verlag, 1862) gebe. Der Leser wird nicht schwanken, welchem von diesen Gedichten der Preis gebühre; der „Whaleman's song" ist bei weitem der schönste, schwungvollste. Also zuerst:

Grönländers Wachtlied.

Weil jetzt ist unsere Wacht vollendet,
So sehnen wir uns nach der Ruh';
Drum hab' ich mich hierher gewendet,
Dass ich Euch Wachtvolk rufe zu:
Ihr sollt von Eurem Schlaf aufstehn,
Da Eure Wacht nun soll angehn.

Zuerst sollt Ihr zu Gott Euch wenden.
Ruft ihn um seinen Beistand an,
Dass er Euch Hilfe möge senden,
Weil anders Niemand helfen kann.
Wenn aller Menschen Hilf' ist todt,
So hilft doch Gott aus jeder Noth.

Wie waren nicht in Angst und Schrecken
Die Jünger Jesu in dem Schiff!
Sie thaten ihn so ängstlich wecken,
Doch er that' gleich als ob er schlief'.
Dann stand er auf und stillt' das Meer,
Dass Jedermann sich wundert' sehr.

Nun woll' Gott unser Schiff bewahren,
Das Ruder, Stagen, Steng' und Wand,
Dass wir behalten mögen fahren
Zurück in unser Vaterland!
Gott geb' uns eine behalt'ne Reis',
Des Rheders Nutzen und Ihm zum Preis!

Dein ist, o Gott, allein die Ehre!
Dein Reich, es komm', dein Will' gescheh'!
Das täglich Brod uns auch beschere
Und alle Sünden uns vergieb!
Führ' uns nicht in Versuchung ein!
Lös' uns vom Übel insgemein!

(Backbords) Wachtvolk, Ihr sollt aufstehen,
Weil Eure Wache jetzt beginnt.
Wenn Ihr auf Deck kommt, sollt Ihr sehen,
Dass wir jetzt segeln (bei) dem Wind.
Drum säumet nun nicht lange mehr,
Denn unsre Wacht verlängert sich sehr.

Kochsmat, Du musst nun auch aufstehen
Und treten Deine Wache an;
Du musst in die Kabuse gehen,
Dein Werk verrichten wie ein Mann.
Und wenn dann das Gebet ist aus,
So trägt der Koch das Schaffen auf.

„Reisst aus Quartier!" ist unser Verlangen,
„Reisst aus Quartier!" ist unser Will'!
Den Mann am Ruder zu verfangen,
Weil er nicht länger stehen will.
So geht auf Deck, tretet an die Wacht
Und nehmt den Ausguk gut in Acht!

Nun will ich Euch das Amen singen,
Sprich du, o Gott, das Ja dazu!
Ich will dir Dank und Lieder bringen;
Ich sehne mich nun auch zur Ruh'.
Wachtvolk, nehmt Alles wohl in Acht
Und haltet mit Gott eine gute Wacht.

Whaleman's Song.

(By one of them.)[1])

Has a love of adventure, a promise of gold
Or an ardent desire to roam
Ever tempted you far o'er the watery world
Away from your kindred and home,
With a storm beaten captain, free-hearted and bold,
And a score of brave fellows or two,
Inured to the hardships of hunger and cold,
A fearless and jolly good crew?

Have you ever stood watch where Diego's bold shores
Loom up from the Antarctic wave,
Where the snowy plumed albatross merrily soars
O'er many a poor mariners grave?

[1]) Bezieht sich auf den Walfischfang in der Südsee.

Have you heard the masthead man sing out: „There she blows!"
Seen the boats gaily leave the ship's side,
And the giant fish writhe near the harpooneers blow,
While the blue sea with crimson was dyed?

Have you seen the foam fly, when the migthy right whale,
Thus boldly attacked in his lair,
With a terrible blow of his ponderous tail
Sent the boat spinning up in the air?
Or where the fair isles of the evergreen glades
Are teeming with dainties so rare,
Have you ever made love 'neath cocoas' shades
To the sweet sunny maids that dwell there?

And have you e'er joined in the boisterous cheer
Ringing far through the heaven's blue dome,
When rich in the spoils you had purchased so dear
You hoisted your topsails for home?
Or when the dear hills of Columbia rose
From out the blue waves of the main,
Have you e'er realized the unspeakable joys
Of meeting with loved ones again?

Let those who delight in the comforts of home
And the joys of a warm fireside,
Who deem it a peril the ocean to roam,
In the cots of their fathers abide!
But not a day nearer we reckon our death,
Though we daily sport over our grave!
Nor sweeter they 'll slumber the green sod beneath
Than we in the boisterous wave.

In der Übersetzung von Fr. Ruperti:

Der Walfischfänger.

(Von einem derselben.)

Trieb Goldesbegier, unruhiger Sinn
Und Lust, dir die Welt zu beschau'n,
Je über die schaumigen Wogen dich hin,
Entronnen den heimischen Gau'n,
Der Führer ein wettergebräunter Kumpan,
Von Herzen seemännisch und echt,
Gefährten, gehärtet auf stürmischer Bahn,
Ein kühnes und frisches Geschlecht?

Und hieltest du Wacht, wo sich finster erhebt
Diego's Fels in die Luft,
Wo schneeigen Flügels der Albatros schwebt
Ob armer Matrosen Gruft?
Vernahmst du den Ruf: „Er bläst!" von dem Mast
In bangem, doch freudigem Muth,
Und sahst du ihn, von der Harpune gefasst,
Aufzucken und röthen die Fluth?

Und sahst du den Schaum und das Wogengetos,
Wenn, dicht von Feinden umstellt,
Er wild mit des Schweifes gewaltigem Stoss
Das Boot zu den Wolken geschnellt?
Und ruhtest du unter den Palmen je,
Umspielt von der Luft so gelind,
Auf lieblicher Insel der südlichen See,
Am Busen ein sonniges Kind?

Und stimmtest du ein in den freudigen Sang,
Der weit in den Lüften erscholl,
Wenn endlich nach reichem, gesegneten Fang
Heimkehrend das Segel schwoll?
Und winkte dir deutlicher allgemach
Columbia's grünender Strand,
Und drücktest du unter dem heimischen Dach
In Rührung den Lieben die Hand?

Lass sie, die Sturm und Gefahren scheuen,
Wie täglich die See sie beschert,
Sich gern der behaglichen Ruh' erfreuen
Und weilen am häuslichen Herd!
Wir lassen nicht nach, wir besegeln den Schlund,
Ob einst er uns decke, mit Muth!
Ihr ruhet nicht sanfter im Erdengrund
Wie wir in der stürmischen Fluth.

Grönländisches Recht und Fischerei-Usancen. — Einen ernüchternden Gegensatz zu dieser poetischen Abschweifung bildet der jetzt mitzutheilende Rechtafall. Die Beispiele, in welchen die Anwendung des Grönländischen Rechtes unter Deutschen Schiffen so weit streitig wurde, dass man die Behörden anrief, sind im vorigen Jahrhundert selten und Nachweise über solche Fälle äusserst spärlich. Etwaige Streitigkeiten wurden wohl meist auf dem Wege der Verständigung unter den Kommandeuren selbst erledigt. Was das Recht bei der Fischerei selbst angeht, so hat sich bis heute die Englische Usance — Gross-Britannien hatte niemals allgemeine gesetzliche Bestimmungen darüber, eben so wenig die Niederlande — erhalten: 1. ein fest gemachter Fisch, lebend oder todt, ist rechtmässiges Eigenthum derjenigen, welche mit ihm in Verbindung sind oder ihn in Besitz halten; 2. ein freier, ungebundener Fisch ist gute Jagd für Jeden (Scoresby, II, S. 322). Auf das Fischrecht in der Südsee gehen wir später mit einigen Worten ein.

Das Eigenthumsrecht am Fisch steht und fällt damit, ob man mit dem Fisch in Verbindung steht oder nicht, und zwar ist es gleichgültig, auf welche Art diese Verbindung erhalten wird, ob durch Leinen, Taue, Haken, Spiess oder etwas Ähnliches, ob vom Schiffe, vom Boot, vom Eise, selbst vom Wasser aus, durch Einen oder Mehrere der Mannschaften des Schiffes. Die Tragweite dieser Bestimmung beleuchtet schlagend ein von Scoresby erzählter Fall.

Während eines Sturmes und Schneegestöbers kreuzten mehrere Schiffe unter leichten Segeln längs einer Masse zusammengeschobenen Eises. Der Sturm legte sich, sie segelten auf das Eis los und waren demselben am nächsten — auf ungefähr 1 Englische Meile —, als die Mannschaft beider Schiffe zu gleicher Zeit einen todten Fisch zwischen dem losen Eis erblickte. Beide Schiffe näherten sich; was das eine durch dessen Lage voraus hatte, gewann das andere durch Schnelligkeit. Auf dem Vordertheil eines jeden Schiffes stand ein Harpunier mit seiner Waffe bereit. Es traf sich aber, dass auf kurze Entfernung von dem Fisch die Schiffe an einander stiessen und wieder von einander prallten. Die Harpunen wurden geworfen, fielen aber alle zu kurz. Der zweite Steuermann des mit dem Winde gelegenen Schiffes, ein tüchtiger Seemann, sprang gleich über Bord, schwamm nach dem Walfisch, fasste ihn bei den Flossen und proklamirte ihn als gute Prise. Der Fisch war indessen so geschwollen, ragte dermaassen aus dem Wasser empor, dass er nicht hinauf klettern konnte, sondern in furchtbarem Frost im Wasser auf Hülfe warten musste. Sein Kapitän war so erfreut über sein Glück, dass er hierüber seinen braven zweiten Steuermann vergass oder vernachlässigte; anstatt daran zu denken, diesem ein Boot zu senden, um ihn aus seiner unangenehmen Lage zu befreien, beschäftigte er sich damit, sein Schiff an ein nahes Stück Eis zu befestigen. In der Zwischenzeit wendete das andere Schiff, der Kommandeur selbst stieg in ein Boot, stiess ab und liess ruhig auf den todten Fisch steuern. Da er den im Wasser hängenden zitternden Seemann sah, der eine Flosse erfasst hatte, sprach er zu ihm: „Nun, mein Junge, da habt Ihr ja einen schönen Fisch!" worauf jener bejahend antwortete und der Kapitän hinzufügte: „Findet Ihr es nicht recht kalt?" „Ja", sagte der zitternde Seemann, „ich komme fast um und möchte gern, dass Ihr mich in Euer Boot nähmet, bis das unserige ankommt." Die Bitte brauchte er nicht zu wiederholen, das Boot näherte sich dem Manne und man half ihm einsteigen. Dadurch wurde also der Fisch

wieder frei und ohne Eigenthümer; der Kapitän warf gleich seine Harpune in denselben, zog seine Flagge auf und proklamirte die gemachte Prise. So gekränkt und missvergnügt der andere Kapitän durch diesen schlauen Streich wurde, so musste er doch ruhig zugeben, dass sein Konkurrent den Fisch mit sich führte, da sein Recht verloren gegangen war; den zweiten Steuermann mochte er für seine geringe Rücksicht ausschelten und mit sich selbst zürnen, nicht mehr Mitgefühl für die Leiden des armen Mannes gehabt zu haben, wodurch dieser unangenehme Vorfall verhindert worden wäre.

Jetzt zur Darstellung eines streitigen Bergungsfalles.

Anfang Juli 1731 befand sich, nach der Darstellung Joh. Bernh. Müllhausen's, des Directeurs der Bremer Schiffe „Martha" und „Susanna", in einer Eingabe an den Rath von Bremen, in der Grönländischen See unweit der genannten Bremer Schiffe das Altonaer Schiff „Vreyheit", betroffen von einem besonders schweren Ungewitter. Alle seine Anker waren an Strand getrieben, sein Tauwerk zerrissen. Da ist der Kommandeur Andressen an Bord eines der beiden Bremer Schiffe gekommen und hat Hülfe begehrt. Die beiden Bremer Kapitäne lassen eine Schaluppe zur Hülfe abgehen und die Leute derselben helfen ihm „40 Gläser" pumpen, allein es gelingt nicht, das Schiff in eine bessere Lage zu bringen. Es wird nun ein Kontrakt geschlossen, dessen Wortlaut in den Akten noch aufbewahrt ist. Wir theilen ihn hier mit, indem wir bemerken, dass wir das Deutsch der beiden Kommandeure, um nicht zu ermüden, nur so weit beibehalten haben, als es uns charakteristisch schien.

Grönland, d. 6. July 1731.

Nachdem leider Gottes Kommandeur Zween Andressen neben seiner bei habenden Mannschaft allhier in Grönland mit diesem sogenannten Schiff „die Freiheit" in einem besonders schweren Ungewitter das Ungeluck getroffen, von allen seinen Ankern am Strande getrieben und seine Tauen alle zerbrochen zu haben, so ist der wollerfahrene Kommandeur Zween Andressen bei uns unten genannten Kommandeuren an Bord gekommen und hat Anfrage bei uns gethan, ob wir nicht vorerst, der Liebe nach, die hülfliche Hand leisten wollen, um sein fast unbequemes Schiff mit Pumpen so lange es immer möglich lens zu helfen zu halten, weil sein Volk, so zu sagen, den Muth sinken liesse, ganz abgemattet, und keine Macht mehr hätte, das Schiff in dene Gelegenheiten zu bearbeiten, auch dabei kein einzig Anker vom Strande abzuwinden hatte. So haben wir unten genannte Kommandeurs unsere Gedanken hierüber ergehen lassen, und einen völligen Rath geschlossen, mit Rath und Zustimmung unser allerseits Officiers bewilligt; weil wir unsern Herrn Interessenten keinen Dienst wissen keineswegs ein oder ausser dem Eyse auszuführen, also sind wir 3 Kommandeurs völlig veraccordirt, dass der Kommandeur Zween Andressen verspricht bei Treu und wahrem Glauben mit Rath und Zustimmung seiner Officiers, wenn wir ihm allhier so weit helfen, als wir können, weiter, wenn das Schiff auf frei Wasser geholfen, und wir noch für gut befinden, unser Leben darauf zu wagen, $^1/_3$ Theil von seinem Speck und Barten, nach beendter und behaltener Reise, an unsere Herrn Interessenten richtig überzuliefern: sollte es sich aber zutragen, welches sehr zu befürchten, dass das Schiff umsinke oder unbequem über See zu fahren geachtet würde, und wir das Speck bärgen, alsdann unseren Herrn die Hälfte zukomme. Dahingegen versprechen wir, als Kommandeure: Harm Wessels, im gleichen Kommandeur Jürgen Janssen, uns in diesen vorgeschriebenen Hauptsachen getreu und als Christen zu verhalten, so weit es Gott der Herr zulässt, auch, bei Treu und wahrem Glauben, mit einander zur rechten Zeit nach Haus zu segeln und bei einander zu bleiben, wenns möglich ist. Verhoffen allerseits, dass dieses unser allerseits Bewilligung von unsern Herrn Interessenten zur genüge möge geachtet werden. Dass dieses sich in der Wahrheit also verhält, bescheinigen wir hiermit allerseits.

Den 6. July Anno 1731.

Zween Andressen. Harm Wessels. Jürgen Janssen.
Steuermann Jan Meynders. Schiffer Johann Schmidt.

Danach sollten die „Martha" und „Susanna" den dritten Theil an Barten und Speck der „Vreyheit" erhalten, wenn Schiff und Ladung wohlbehalten nach Hause käme, wenn aber das Schiff verlassen und die Ladung übernommen werden müsste, in diesem Falle sollte die Ladung zur Hälfte an die beiden Schiffe übergehen. Es gelang durch grosse Mühe und Arbeit, das Schiff mit seiner Ladung von drei Fischen auf freies Wasser zu bringen, und das Schiff wurde von den beiden Bremer Schiffen glücklich bis zur Elbe gebracht. Der Vertrag, der in Grönland geschlossen war, sicherte allerdings den beiden Bremer Schiffen eine reichliche Vergütung für die geleistete Hülfe, stand indessen in keiner Weise mit dem überkommenen Grönländischen Recht in Widerspruch. Letzteres sprach sich über Fälle, wie der vorliegende, nicht näher aus, indessen ging doch aus dem Wortlaute hervor, dass der Antheil an dem Fange des Schiffes, dem man zu Hülfe kam, in jedem einzelnen Falle durch Vertrag in beliebiger Weise festgesetzt werden konnte. Ferner sagt einer der Holländischen Artikel von 1695, „dass alle geborgene und zu Schiffe gebrachte Güter allem Vorfall von Schaden und Haverei eben sowohl als eigen Gut unterworfen sein sollen". Nach glücklicher Ankunft der „Vreyheit" in Altona wollte der Administrator jenes Schiffes das verabredete Dritttheil nicht zahlen und es entspannen sich Verhandlungen zwischen dem Bremer und dem Hamburger Senat und dem an der Spitze der Dänischen Verwaltung in Altona stehenden Grafen Reventlow. Der Hamburger Senat war der Meinung und sprach sich in einem Schreiben an den Bremer Senat dahin aus, dass die beiden Kapitäne die Hülfe aus christlicher Liebe hätten leisten sollen. Unter dem 4. September 1731 schreibt der Hamburger Rath an den Bremer, dass sie

„aus nachbarlicher Freundschaft und dienstlichem Egard für dieselben die Sache in commissione solchergestalt vergleichen lassen, dass an dessen Bürger, wegen ihrer Forderung, 1500 Thaler bezahlt worden.[1]) Wie uns nun lieb gewesen, Ewr. Ehrbl. Wolwl. bei dieser Gelegenheit eine Probe unserer Bereitwilligkeit sehen zu lassen, so hegen wir auch hinwieder die Hoffnung, dieselben werden den ihrigen, welche bei der Grönländischen Fahrt interessiret sind, nachdrücklich zureden, dass sie, gleich allen anderen Nationen, in Nothfällen den unsrigen nach der christlichen Liebe in's künftige beispringen, nicht aber dergleichen Contracte wider alle Billigkeit von ihnen exigiren. Inmassen solche so wenig in den Rechten bestehen mögen, als bei irgend einer Nation geduldet werden, wohl aber zu allerhand übeln Folgen Anlass geben, und nicht nur die unsrigen, sondern auch die Holländer, Engländer und übrige leicht daher bewogen werden könnten, unter sich communem causam zu machen und auch den bremischen bei ihnen eben so leicht als anderen aufstossender Gefahr entweder überall keine Assistenz oder jedoch nicht anders als unter eben so harten, unbilligen Conditionen zu leisten. Wir sind dessen von Ew. Ehrbarl. Wolw. Gemüthsbilligkeit und Einsicht vollkommen versichert" &c.

Gegenüber diesem Vorwurf der Unbilligkeit beruhigen sich der Rath von Bremen und die betreffenden Rheder mit vollem Rechte nicht. Am 13. Februar 1732 schreibt der Senat an Henrich Eelking in London. Er übersendet den in Grönland abgeschlossenen Kontrakt und species facti zu dem Ende, um darüber von den dortigen sachverständigen Grönländischen Interessenten ein Parere zeichnen und sich ertheilen zu lassen. Die betreffenden Namen sind in der species facti dem Gebrauche gemäss mit fingirten (Lateinischen) Namen vertauscht und heisst es darin: Kommandeur Mefius, ferner die Kommandeure Titius und Sempronius. Speziell werden die Sachverständigen aufgefordert, ihr Gutachten darüber abzugeben, ob der Kontrakt nicht der Billigkeit und den Seerechten gemäss sei und bei den Nationen wohl geduldet werden könne. Leider erhellt nicht aus den Akten, wie dieses Parere ausgefallen ist. Im Jahre 1838 bargen ein Elmshorner Schiff („Stadt Altona") und ein Bremer Schiff Mannschaften und einen Theil des Fanges des im Eise zerdrückten Englischen Schiffes „Wernegreff". Beim Bergen des Specks (600 Tonnen) half die Englische Mannschaft mit. Der Englische Rheder verlangte von dem Elmshorner und dem Bremer die Herausgabe von zwei Dritttheilen des geborgenen Gutes. Ich habe nicht in Erfahrung bringen können, wie die Sache abgelaufen ist.

Auch zu anderen Zwecken mussten die Behörden gelegentlich dazwischen treten. So im Jahre 1732 in Bremen, wo der Rath „davon gehört hat, dass gravamina und andere

[1]) Wie aus den bezüglichen Hamburger Akten hervorgeht, hatte vor einer Kommission des Senats ein Vergleich zwischen Dr. Schmidt, dem Mandatar Müllhausen's, und den Vertretern der Interessenten des Schiffes „Die Freiheit", den Herren Licentiat Bentzen und Rassow, Statt gefunden, in welchem die Interessenten des Schiffes zwar wiederholt betonen, dass die geleistete Hülfe vermöge der christlichen Billigkeit und der jeder Zeit recipirten Gewohnheit bei allen übrigen Nationen hätte erfolgen müssen, dass sie aber dennoch „zur Verhütung aller Weitläufigkeit und unter allen möglichen Rechtsreservationen zu der Zahlung von 1500 Thalern sich bereit erklären, und zwar nach erfolgter Ratifikation dieses Vergleichs und geschehener Relaxirung des bei dieser Stadt Thranbrennereien eingelegten Arrests".

Beschwerden der Grönländischen Kompagnie wider ihre Schiffer vorlägen. Der Rath, in dem Wunsch, commercia überhaupt, so auch diese Navigation zu befördern, setzt eine Kommission nieder, vor welcher fünf Vertreter der Kompagnie: Dionis Schumbart, Berend Barkey, Daniel Meinertshagen, Jakob Barkey und Berend Nonne, am 11. November 1732 erscheinen und klagen, dass ihre Reglements und Verordnungen vielfach übertreten würden. Dionis Schumbart habe noch in diesem Jahr ein Exempel auf seinem eignen Schiff gehabt, dass ein Steurer in der Schaluppe, der ordiniret worden, nach dem Fisch zu rojen, trunken und voll sich hätte besoffen und anstatt, dass er nach dem Fisch sollte steuren, sein Werk hätte konträr verrichtet, wodurch der Fisch echappirt und sie desselben nicht hätten habhaft werden können. Andere Klagen gehen dahin, dass die Schiffer zu früh von der Fischerei zurückkommen, dass Schiffer (Kapitän) und Schiffsleute (Matrosen) sich Unterschleife beim Proviant hätten zu Schulden kommen lassen und bei der Rückkunft Vieles verschleudert würde, besonders auf dem Schiff Margarethe sei dergleichen vorgekommen. Man verweist auf die Holländischen Vorschriften, welche dergleichen wirksam verhinderten. Der Senat erklärt sich bereit, mit den „Administratoren" über Mittel zur Abhülfe zu berathen."

Erörterungen über die Rentabilität der Fischerei. — Die Frage nach der grösseren oder geringeren Rentabilität der arktischen Fischerei bei verschiedenen Nationen und in älterer und neuerer Zeit kann bei der Dürftigkeit der vorliegenden Materialien nur mangelhaft beantwortet werden. Diese Art von Unternehmungen erfordert von vorn herein nicht unerhebliche Kapitalauslagen und neben manchen Einwirkungen, welche die Unternehmer direkt und indirekt zu Gunsten eines glücklichen Erfolges ausüben können, kommen doch eine Menge anderer, in keiner Weise vorher zu berechnender, Umstände dabei in Betracht. In älterer Zeit brauchte man da, wo heut zu Tage die Fischerei völlig erschöpft ist, kaum lange zu suchen. Geschick, Erfahrung und das unentbehrliche Fischerglück auf Seiten des Kommandeurs, tüchtige Mannschaft, ein starkes, schnell segelndes Schiff, gute Werkzeuge und Geräthe sind die ersten Voraussetzungen.

Das von den Holländern eingeführte Partensystem hat sich glänzend bewährt und wohl nirgends in der Welt werden noch Schiffe auf den Walfischfang ausgesandt, ohne dass die sämmtliche Bemannung durch Antheil am Bruttoertrag in das Interesse des Unternehmens mit hereingezogen würde. Welche Rolle die Witterungs- und Eisverhältnisse bei dem Erfolg der Fischerei spielen, werde ich später noch zu zeigen versuchen.

Schon Wagenaar, der sein beschreibendes Werk über die Niederlande zu einer Zeit veröffentlichte, wo die arktische Fischerei einen neuen Aufschwung zu nehmen schien, bezeichnet den ganzen Betrieb als eine Lotterie, bei welchem also nur Einige einen hohen Gewinn erzielten, die Übrigen leer ausgingen oder Verluste erlitten. Er wundert sich, wie man dazu habe kommen können, den Walfischfang als eine „Goldmine Hollands" zu bezeichnen.

Die Grossartigkeit der früheren Holländischen Grönlands-Fischerei zeigt eine Berechnung aus dem Jahre 1733. In diesem Jahr führte nämlich die Ost-Indische Kompagnie aus Holländisch-Indien zum ersten Mal eine Partie Barten ein. Die Bevollmächtigten der Grönlands-Fischerei besorgten Nachtheile von dieser Konkurrenz und legten bei dieser Gelegenheit in einigen Zahlen den Umfang der Holländischen Grönlands-Fischerei dar, um zu zeigen, welchen Nutzen das Land davon hätte und wie sehr es im Interesse des Landes darauf ankomme, diesen Betrieb „ungestört" zu erhalten. Danach wagten die Holländischen Grönlands-Rheder durch die Ausrüstung von 180 Schiffen ein Kapital von 1.800.000 Gulden. Die einzelnen Posten, welche summirt diesen Betrag ergeben, für Fasswerk, Lebensmittel, Getränke (darunter 550 Anker „gebrannte Wasser"), Schuitfrachten &c., werden aufgeführt. Der mittlere Jahresertrag der Fischerei „bei einem gewöhnlichen Jahre" wird auf 44.000 Quardeelen Thran und 1.200.000 Pfd. Barten angegeben, welche ausser den Walrosszähnen und Robbenfellen einen Werth von 2.100.000 Gulden darstellten.

Nach einer anderen Rechnung von Engelbrecht in seinem „Magazin für denkende Kaufleute" (Bremen 1788) sind die Chancen für die Rentabilität des Walfischfanges in Grönland schon damals weit geringer gewesen, als obige Berechnung annimmt; er schätzt die Ausrüstungskosten höher, auf 12.600 Gulden für jedes Schiff durchschnittlich, und weist nach, wie klein die Zahl der glücklichen Jahre schon von Ende des 17. Jahrhunderts an war. Von Interesse ist aber noch, dass Engelbrecht auf Grund von Mittheilungen, die er, wie er sagt, einem in diesem Handel sehr erfahrenen Kaufmann verdankt, Bremen verhältnissmässig den Löwenantheil an dem Ertrage der Grönlands-Fischerei zuschreibt.

Als Beleg für diese Behauptung führt er unter Anderem an, dass „Bremen in seinem und dem umliegenden Gebiete eine Menge der tüchtigsten, muthigsten und erfahrensten Seeleute habe, wie schon die Holländer bewiesen, welche diese Leute zur Bemannung ihrer Schiffe stark suchten." Dadurch fielen in Bremen die anderswo gezahlten Reisekosten weg. Die Leute führen lieber direkt von ihrer Heimath aus. Die Schiffe seien in Bremen billiger zu bauen, Materialien und Lebensmittel seien ebenfalls billiger. Das „Fleth", der ganze Apparat zur Fischerei, sei in Bremen um 2000 Thlr. billiger als in England und auch erheblich wohlfeiler als in

Holland zu beschaffen. Etwas von der Kunst, preiswürdige und gute Materialien für den Walfischfang zu beschaffen, scheint noch jetzt in Bremen zurückgeblieben zu sein, denn die Reepschlägerei von Lahmann liefert noch jetzt, trotz New Bedford's Konkurrenz in diesem für die Fischerei wichtigen Artikel, Walfischleinen nach Honolulu und dieses Deutsche Fabrikat wird in der Südsee hoch geschätzt.

Engelbrecht giebt die Ausrüstungskosten eines von Bremen aus expedirten Grönlandsfahrers auf 5- bis 6000 Thaler an. Er sagt: „Bremen hat einen solchen Absatz von Thran — der ja damals der wichtigste Stoff für die Beleuchtung war —, dass 25 Grönlandsfahrer das für den Absatz erforderliche Quantum nicht liefern könnten." Er stellt schliesslich eine vergleichende Berechnung darüber an, wie sich in Bremen, abzüglich der Kosten, die Preise für 4000 Pfund Barten und 400 Tonnen Thran stellen, und kommt dabei zu dem Ergebniss, dass die Rechnung sich in Bremen günstiger stelle gegen Hamburg um 839 Thaler 9 Grote, gegen Holland um 116 Thaler 48 Grote und gegen England um 2301 Thaler 5 Grote. Ein Bremisches Schiff ersetze die gehabten Unkosten von 5500 Thaler schon, wenn es nur 250 Tonnen Thran und 2500 Pfund Barten mitbringe.

Zur Vergleichung füge ich aus neuerer Zeit noch einige Angaben bezüglich Bremen's bei. Im Jahre 1843 giebt ein Bremer Kaufmann, Henr. Schröder, Friedr. Sohn, in einer Mittheilung an den Senat „über den Bestand und Zustand des von der Weser aus betriebenen Walfischfangs und Robbenschlags in Grönland" an, dass die Ausrüstung und Auslagen eines solchen Schiffes von 180 Last an Lebensmitteln, Assekuranz-Prämie, Engagement, Handgeld und Verschiedenem 5100 Thaler betragen, dass das Fleth und Fasswerk auf 10.000 Thaler, das Schiff selbst auf 13.900 Thaler anzunehmen sei, dass ferner an Zinsen des ganzen ausgelegten Kapitals von 29.000 Thaler zu 4 Prozent, an Abnutzung des Schiffes und Kosten der Rückkehr noch 3510 Thaler hinzukommen, während er den Werth eines guten Fanges von Robben allein auf 13.000 Thaler anschlägt.

Jetzt würde sich für ein Schiff von solcher Grösse bei einem mittleren Fange von Robben die Rechnung etwa wie folgt stellen:

Berechnung für ein Schiff von 150 Last auf den Robbenfang.

Schiff mit Verdoppelung . . .	10.000	Thaler,
6 Boote à 100 Thaler	600	„
15 Kugelbüchsen, 8 Doppelflinten, Waffenkiste, Geräthschaften .	1.100	„
Tanks und Fässer für den Speck	1.000	„
	12.700	Thaler.
Mittlerer Ertrag, angenommen zu:		
4000 jungen Robben, liefern (10 = 1 Tonne Thran à 25 Thlr.) 400 Tonnen	10.000	„
4000 Robbenfelle à 1 Thlr. .	4.000	„
	14.000	Thaler.

Transport:	14.000	Thaler.
Davon ab:		
Antheil für 36 Mann	1.800	Thaler,
Handgeld	666	„
Monatsgage	415	„
Proviant	2.200	„
Pulver und Blei	55	„
Kapitän 4 Prozent vom Bruttosegen	560	„
Assekuranz 2½ Prozent . . .	300	„
Abnutzung des Schiffes 10 Proz.	1.200	„
Fässer für den Thran und Kosten des Ausbrennens, 1¼ Thlr. per Tonne	500	„
	7.696	„
	6.304	Thaler.

Hierzu würden ferner noch einige Kosten für Feuer-Assekuranz, Courtage, Umsatzsteuer &c. mit 4- bis 500 Thaler kommen.

Bei Gelegenheit der Oldenburgischen Grönlands-Unternehmungen wird auf diese Seite des Gegenstandes nochmals zurückzukommen sein.

Grönlands-Unternehmungen der Bremer von Bergen aus. — Mit wechselndem Glück setzten die Hansestädte Hamburg und Bremen das ganze vorige Jahrhundert hindurch die Grönlandsfahrt fort.

Jährlich erschienen 20 bis 30 Hamburger und bis zu 10 Bremer Schiffe in den Grönländischen Gewässern und in der Davis-Strasse. Von Bergen aus wird um die Mitte des Jahrhunderts Walfischfang im Grönländischen Meer eine Zeit lang betrieben, und zwar durch die Deutsche Bergenfahrer-Gesellschaft. Diese besass noch von früherer Zeit her in Bremen werthvolle Vorrechte in Bezug auf die Einfuhr Norwegischer Erzeugnisse.

Im Jahre 1721 werden fünf von Bergen aus fahrende Bremer Grönlandsfahrer erwähnt und kurze Zeit darauf wird von einer dort gebildeten Norwegischen Gesellschaft der Versuch gemacht, durch ein Schiff einen Tauschverkehr mit den Eskimos der Davis-Strasse zu eröffnen, während ein anderes Schiff auf den grossen Fischfang gesandt wird. Beide Unternehmungen erwiesen sich als finanziell unglücklich. Jenes auf den Tauschhandel ausgesandte Schiff gerieth in die Strömungen bei Statenhoek, der Südspitze von Grönland, und kam mit genauer Noth, entmastet und auch sonst beschädigt, wieder in Norwegen an. Dass von den Bergenfahrern eine Zeit lang die Grönlandsfahrt betrieben wurde, dafür scheint auch folgende Stelle eines in den Bergenfahrer-Akten des Bremer Staatsarchives sich vorfindenden Briefes von einem „Friedrich Ehlers" zu sprechen, Agenten der Bremer Bergenfahrer-Gesellschaft in Bergen, an Herrn Hermann Meybohm in Bremen, einen der Genossen der Gesellschaft: „Unser Haus Fester ist allhier vorgestern von dem Grönland angelanget mit 30 Cord: (Quardeelen) Speck; er berichtet, dass alle Rubbenschläger

einen „mieserabel Fangst" gehabt und dass er vor 15 Tagen nicht mehr als ein Cordehl gehabt. Derselbige Schiffer sei erst vor 15 Tagen von Grönland abgegangen." „Ich habe", schreibt der Briefsteller, „ihn heute selbst gesprochen; die Walfischerei betreffend, weiss er nichts von, aber nach Wetter und Wind denket er schlecht." Der Brief, „durch Schiffer Johan Stengrave, den Gott gelete", übersandt, ist „Bergen, 8. Juni 1750" datirt.

Das Englische Prämiensystem. — In England erhält sich in dieser Zeit der Grossfischfang in den arktischen Meeren vorzugsweise durch die von der Regierung gezahlten Prämien. Ein Rückblick über diese von der Regierung dem Englischen Walfischfang gewährten direkten Unterstützungen zeigt am besten, wie sehr der Regierung an der Erhaltung dieses Betriebes, durch welchen sie sich für Kriegszeiten einen Stamm seegewohnter, beherzter Matrosen erziehen wollte, gelegen war. Im Jahre 1732 werden 20 Shilling per Ton jedem Schiff von über 200 Tons Gehalt, welches auf den Walfischfang ausgeht, ausgelobt; 1749 wird diese Prämie auf das Doppelte, 40 Shilling, erhöht und es begannen nun die Ausrüstungen von Fischerfahrzeugen besonders in Schottischen Häfen. In der Zeit von 1750 bis 1769 wurden durchschnittlich jährlich circa 40 Schiffe aus Englischen Häfen und circa 12 aus Schottischen Häfen auf den Walfischfang ausgesandt und die Summe der in diesen 20 Jahren gezahlten Prämien betrug £. 613.261 9 s. 11 d. Da glaubte die Regierung, dass der erstrebte Zweck erfüllt sei, und setzte die Prämie auf 30 Shilling herab. Sofort verminderte sich die Zahl der ausgesandten Fahrzeuge, und zwar von 98 auf 39 in den nächsten fünf Jahren, und die Prämie musste wieder auf den früheren Betrag gesetzt werden.

Dieses ungesunde Prämiensystem währte bei zeitweiligen Veränderungen bis zum Jahre 1824 fort und man hat ermittelt, dass von 1750 an bis zum Jahre 1824, wo die Prämien völlig abgeschafft wurden, etwa 2½ Millionen Pfund Sterling zur Beförderung des Walfischfanges von der Gross-Britannischen Regierung verausgabt worden sind (!). In einer Anlage gebe ich eine vergleichende Übersicht des Britischen Walfischfanges in den Gewässern des nördlichen Polarkreises, nach der Zahl und Grösse der Schiffe, nach Scoresby und M^c^Culloch; die Ergebnisse des Fanges sind leider lückenhaft verzeichnet und es fehlen auch Angaben über die Zahl der verloren gegangenen Schiffe.

Vergleichende Daten über die Fischereien Englands, Hollands und der Deutschen Häfen im vorigen Jahrhundert. — Vergleicht man die Holländischen, Britischen und Deutschen Fischereien hinsichtlich ihres Umfanges in derjenigen Periode, wofür sich die Daten von allen dreien vorfinden, so stellt sich heraus, dass in diesen Zeiten Schiffe ausrüsteten:

	Gross-Britannien	die Niederlande	Deutsche (Hamburg, Bremen und Schleswig-Holsteinische) Häfen
1750—1759:	556	1679	215
1760—1769:	459	1620	250
1770—1779:	741	1337	459

Die Deutschen Grönlands-Rhedereien vermehrten sich also in diesen 30 Jahren über das Doppelte der Zahl der Schiffe nach, während die Holländischen zurückgingen und die Gross-Britannischen nur um etwas zunahmen.

Hamburg's Unternehmungen. — In Betreff der Resultate der Hamburger Grönlands-Fischerei sind wir für jene Zeit auf blosse Notizen angewiesen.

Der Umfang und Ertrag wird nur für einen kurzen Zeitraum in Folge einer Anfrage der Englischen Regierung genauer bestimmt. Die Angaben umfassen die fünf Jahre von 1787 bis 1791. Danach beläuft sich die Zahl der von Hamburg nach Grönland ausgelaufenen Schiffe auf durchschnittlich 30, die Grösse der Schiffe ist 200 bis 400 Englische Tonnen, jedes Schiff hat 36 bis 45 Mann. Der Fischfang ist sehr ungleich: 1789 131½ Fische, 1791 dagegen nur 16½, 1790 45.000 Robben, 1791 7900, 1789 5578 Tonnen Thran, 1791 nur 1274 Tonnen, 1789 75.900 Pfund Barten, 1791 nur 28.000 Pfund. Die Preise schwanken nicht genau nach dem reicheren oder kümmerlichen Ertrage jedes Jahres, da sie noch von anderen Verhältnissen, namentlich der grösseren oder geringeren Nachfrage, beeinflusst werden, so dass auch bei einem reichen Ertrag erhöhte Nachfrage hohe Preise erhält und bei geringerem Erfolg und zugleich mässigem Begehr letztere nicht so hoch gehen, wie man erwarten sollte. Für Barten schwanken die Preise von 21 bis 47½ Reichsthaler Banco per 100 Pfund, für Thran von 34 bis 60 Mark die Tonne, für Seehundsfelle von dem Mittelpreis von 25 Schilling bis zu dem Mittelpreis von 50 Schilling Hamb. Gegenwärtig (Oktober 1868), um diess hier des Vergleiches halber zu erwähnen, ist der Preis für Grönlands-Barten in Bremen 105 Thaler Gold für 100 Pfund, für die Tonne Thran 22 Thaler Gold; der Preis für Seehundsfelle ist je nach der Qualität und Grösse natürlich sehr verschieden, doch mindestens 1 Thaler das Stück.

Trotz der bedeutenden Produktion der Amerikanischen Fischerei und des reichen Ersatzes, den man wenigstens für die meisten Zwecke statt des Thranes in vegetabilischen und mineralischen Ölen gefunden hat, sind also die Preise heute höher, freilich sind es aber auch die Auslagen und Unkosten des Betriebes. Wenn aber die Fischerei nur wieder ergiebiger würde, so wäre bei der heutigen industriellen Entwickelung wohl keine Sorge um die Verwendung der Erzeugnisse und demnach um eine angemessene Verwerthung derselben, die entsprechende Vergütung des auf das Gewerbe verwandten Geld- und Arbeitskapitals. Syndikus Matsen giebt dem Englischen Minister-Residenten Fraser in Erwie-

derung der erwähnten, im Auftrage des Staats-Sekretärs Marquis of Carmarthen auf Begehr der Lords of the committee for trade gethanen Anfrage die weitere Auskunft, dass die Gesammt-Ausrüstungskosten eines Schiffes sich nach einem niedrigen Anschlag auf 12.000 Mark belaufen. Es liefen in dem fraglichen Jahre (1788) 33 Schiffe aus, somit war die gesammte Auslage 396.000 Mark. Der gesammte Brutto-Ertrag war 176.627 Mark 8 Schilling. Demnach war der Verlust in der Fischerei in diesem unglücklichen Jahre 219.372 Mark 8 Schilling.

Ein unglückliches Jahr war z. B. auch 1794, wie folgende von Posselt gegebenen Zahlen beweisen:

55	Holländische	Schiffe brachten	99½	Fische,
26	Hamburger	„ „	27⅛	„
6	Bremer	„ „	13	„
2	Hannover'sche	„ „	3	„
8	Altonaer	„ „	14	„
12	Glückstädter	„ „	2½	„
109	Schiffe		159¼	Fische.

Die Dänische Fischerei im 18. Jahrhundert. — In Dänemark bestand um die Mitte des 18. Jahrhunderts eine privilegirte Grönlands-Kompagnie; ihr ward das ausschliessliche Recht des Handels mit Grönland gegeben und die Grönlands-Fischerei Dänemarks einschliesslich der Herzogthümer war 1753 auf 90 Schiffe gestiegen.

Aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts scheint ein merkwürdiges Aktenstück zu stammen, das sich ohne Datum in den Akten des Hamburger Archives vorfindet. Es ist überschrieben: „Koncept, wie auf gute Manier aufs Beste, auch vermeintlich mit höchster Räson und Recht der importante Grönländische Handel (Fischerei) den Hamburgern ab und zu Altona zu ziehen wäre".

In neun Punkten wird auseinandergesetzt, wie diess auszuführen ist. Es sollten zunächst in Altona ein bis zwei Königliche Schiffe von 150 bis 160 Last erbaut werden. In Altona befänden sich bereits zwei Schiffsbauwerften, auch eigne sich der Altonaer Strand über alle Maassen zum Schiffsbau und liessen sich da die schwersten und grössten Kriegsschiffe bauen. Sollten einige Altonaer Kaufleute geneigt sein, mit einigen Schiffen eine Königliche freie Grönlands-Fischerei aufzurichten, so seien nöthigenfalls aus Hamburg Schiffe zu einem billigen Preise zu erlangen. Wenn nun eine Königliche oktroyirte Grönlands-Fischerei in Hamburg aufgerichtet, so sei den Hamburgern zu notificiren, „dass die Grönlands-Fischerei und das Grönländische Territorium dem König von Dänemark komportire und dass die Hamburger für die von ihnen ohne Erlaubniss des Königs von Dänemark geraume Zeit betriebene Fischerei Satisfaktion an den König, und zwar durch ein jährliches Gewisses oder ein für alle Mal, zu leisten schuldig wären. Die Hamburger sollten dann auch veranlasst werden, ihre Grönlandsfahrer in Altona bauen, die Ausrüstung in Altona beschaffen, die Mannschaft von dort aus engagiren zu lassen. Wenn nun der König von Dänemark allergnädigst belieben sollte, den Hamburgern diese Fischerei ferner nachzusehen, so möge auch konsideriret werden, ob nicht die Hamburger (gleich wie die Holländer den Häringsfang an die Engelländer theuer rekompensiren und bezahlen müssen) 200, 150 oder 100 Thaler, nach Gutbefindung Ihrer allergnädigsten Königl. Maj., von jedem Fische, den sie fangen, welchen man gewohnt ist, klein und gross durch einander auf 1200 Thaler, wenigstens 1000 Thaler zu taxiren, schuldig sind, Fischgeld an Ihre Königl. Maj. zu Altona zu bezahlen." Es wird bemerkt, dass schon ein mässiger Fang dem König 30- bis 50.000 Thaler einbringen würde. Muthmasslich würden aber viele Hamburger Grönlands-Rheder, um solchem Fischgelde zu entgehen, sich in Altona niederlassen. Der König sei in seinem vollen Recht, einen solchen Zoll zu erheben, denn er führe in Grönland das dominium maris. Von den Holländern sei keine Einsprache wegen dieses den Hamburgern auferlegten Tributs zu besorgen, weil letztere den Amsterdamern in dem Grönländischen Handel fast überlegen und die Holländer daher besondere Jalousie gegen die Hamburger geschöpft hätten. Schliesslich wird bemerkt, dass Dänemark, um alles dieses ins Werk zu setzen, nur einige Kriegsschiffe auf dem Elbstrom zu stationiren brauche und dass von anderen Potentaten in diesem casu Nichts zu besorgen sei.

Es ist bekannt, dass dieser Plan, von dem sich die Hamburger wohl gerade zur rechten Zeit, um Gegenmittel zu gebrauchen, Kunde verschafften, in der Hauptsache nicht zur Ausführung gekommen ist. Der Geist, welcher aus dem Schriftstücke spricht, ist bezeichnend für die Anschauungen jener Zeit, oder sagen wir lieber für die ungeheuerlichen Ansprüche, welche man auf Dänischer Seite namentlich dem Schwachen gegenüber immer von Neuem geltend machte. An den Küsten von Ost-Grönland und Spitzbergen hatte Dänemark auch nicht einmal einen Schein von Vorrecht, nur die Fischerei an der Davis-Strasse konnte wegen der dortigen Dänischen Ansiedelungen in Betracht kommen. Ich habe aber vergeblich danach gesucht, ob Dänemark jemals Holländern gegenüber die Fischerei-Gerechtsame in der Davis-Strasse für sich ausschliesslich beansprucht hätte.

Begünstigungen anderer, unschuldigerer Art, welche die Dänische Regierung durch Aussetzung von Prämien und Befreiung der eingeführten Fischerei-Geräthschaften &c. vom Zoll dem Fischfang Dänischer und damit auch Schleswig-Holsteinischer Schiffe zuwendete, belebten nur während einer kurzen Zeit den Betrieb. Gegen Ende des Jahrhunderts hatte z. B. Glückstadt zehn Grönlandsfahrer.

Zerstörende Wirkungen der Seekriege zu Ende des 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts auf die Grönlands-Fischerei. — Die Französische Revolution mit ihrem Gefolge, den Seekriegen und Handelsstörungen, der Kaperei und der massenhaften Verwendung der Mannschaften für militärische Zwecke, machten für eine Reihe von Jahren der Grönlands-Fischerei in England und Holland wie nicht minder in den Deutschen Küstenplätzen ein Ende.

In Hamburg finden wir im Jahre 1802 noch 15 Schiffe, die 62 Fische erbeuten und 3409 Barile Thran (à 226 Pfd.) gewinnen, in der Grönlandsfahrt, unter ihnen das Fregattenschiff „Die Lillie", Kommandeur Peter Hansen, von welchem mir die Schiffs-Journale aus der Zeit von 1795 bis 1803 vorliegen. Von der Weser fuhren von Anfang des Jahrhunderts bis 1808 noch fünf bis acht Schiffe, darunter zwei Hannoverische. Die Kriege zwischen Frankreich und England, später die Kontinentalsperre übten auf den Seeverkehr und so auch auf die Fischerei-Unternehmungen der Deutschen Küsten jenen furchtbaren Druck, der sich selbst bis zur völligen Zerstörung der Handelsblüthe einzelner Städte steigerte.

Die Schiffsnachrichten aus jener jammervollen Zeit berichten z. B. Folgendes:

„Im Jahre 1803 wurde die Weser von den Engländern blockirt. Christian Siedenburg (Kommandeur des Schiffes „Sophia Katharina") und Jan Hacke (Kommandeur der „Drei Freunde") kamen vorher ein, die übrigen Schiffe mussten Nothhäfen suchen. „Die Visurgis", Kommandeur A. Fenkohl, „Der Walfisch", Kommandeur J. H. Wurtmann, „Der Nordstern", Kommandeur J. H. Engel, „Die Grönland", Komm. H. Wurtmann, liefen in der Ems ein, während die beiden Hannoverischen Schiffe „Königin Charlotte", Kommandeur Jan Hashagen, und „Georg III.", Kommandeur F. Fenkohl, Bergen aufsuchten. Dort wurden sie entladen und überwinterten. Der Speck wurde von der Ems theils zu Lande, theils zu Schiff über die Watten nach Bremen gebracht. Die in Bergen eingelaufenen Schiffe liessen den Speck dort zu Thran auskochen und letzterer wurde sodann zu Schiff nach der Jade gebracht. Im folgenden Frühjahr liefen die Schiffe theils von Emden, theils von Bergen aus; rückkehrend richteten sie ihren Kurs nach der Jade, und erst nachdem vom Englischen Konsul die Erlaubniss dazu ausgewirkt, „kamen sie nach der Weser herum". Der Fang war in diesem Jahre ein sehr reicher, denn die sieben Schiffe brachten zusammen 57 Fische mit. Im Jahre 1805, wo die Schiffe theils von der Jade, theils von der Weser und Ems ausliefen, währte die Blockade nicht bis zur Rückkehr der Schiffe. Im Juni wurde sie aufgehoben und die Schiffe kehrten wiederum mit reichem Fischsegen nach der Weser zurück."

Am 21. April 1806 wurde die Weser wiederum von den Engländern blockirt. Die beiden Schiffe „Der Nordstern" und „Die drei Freunde", welche wegen widrigen Windes noch nicht weit gekommen waren, wurden zurückgewiesen und kamen wieder auf die Weser. Die beiden Schiffe „Königin Charlotte" und „Georg III." wurden aber nach England aufgebracht. Am 7. Mai wurden sie wieder frei gegeben, weil aber das Wasser in dem Hafen zu Plymouth so niedrig geworden war, dass sie nicht heraus zu bringen waren, so konnten sie ihre Reise nach Grönland nicht fortsetzen und kamen am 9. Juli auf die Weser zurück. Auf den fünf anderen Grönländischen Schiffen entstand ein Aufruhr unter dem Volke, als sie segelfertig waren; das Volk machte für den Fall, dass sie aufgebracht würden, Forderungen, in welche die Rhedereien nicht willigen konnten. Auf den Schiffen „Die drei Freunde", „Sophia Katharina" und „Grönland" konnte das Volk auf keine Weise beruhigt werden und diese mussten ihre diesjährige Reise aufgeben. Auf den Schiffen „Der Walfisch" und „Der Nordstern" gelang diess aber; ersteres ging am 6. Mai und letzteres am 7. Mai in See. „Der Walfisch" entging den Engländern und setzte seine Reise nach Grönland fort, allein „Der Nordstern" wurde von ihnen genommen und nach Leith aufgebracht, wo er wieder frei gegeben wurde, jedoch erst am 13. Juni abgehen konnte. Der Kommandeur glaubte nun, es sei zu spät, nach Grönland zu gehen, und kam am 20. Juni wieder auf die Weser zurück, womit die Rhederei sehr unzufrieden war, denn sie hatte gewünscht, dass er noch nach Grönland gegangen wäre, obgleich es so spät sei. Wäre dieses Schiff einen Tag früher, nämlich am 6. Mai, in See gegangen, so wäre es wahrscheinlich auch den Engländern entkommen. „Der Walfisch" kam am 13. Juli mit 5 Fischen und 198 Quardeelen Speck ungehindert auf die Jade zurück und einige Tage nachher unter Certifikat vom Englischen Konsul mit seiner vollen Ladung auf die Weser. Im Jahre 1807 liefen noch fünf Schiffe von der Weser nach Grönland aus und kehrten ungehindert zurück.

Die Deutschen Grönlandsfahrten hören in der sogenannten Französischen Zeit ganz auf. — Im Dezember 1807 erliess der grosse Imperator von Mailand aus seinen Bannstrahl gegen den Englischen Seehandel. Durch ihn wurden die Deutschen Handelsmarine-Interessen auf das Tiefste getroffen. Jedes aus einem Hafen Englands oder einer Englischen Kolonie ausgelaufene oder von Englischen Schiffen angehaltene, resp. durchsuchte Schiff sollte danach als Englisches Eigenthum angesehen und in jedem befreundeten Hafen mit Beschlag belegt werden.

Vergeblich waren die Schritte, welche die Hansestädte zu Gunsten der Aufrechterhaltung ihrer Grönlandsfahrt in Paris thaten. Der Minister-Resident der Hansestädte in Paris, Abel, überreichte der Kaiserlich Französischen Regierung in Paris eine Note, in welcher um freie Ein- und Ausfahrt für die Walfisch- und Häringsfang-Schiffe nachgesucht wird. Für den Häringsfang habe sich in den letzten Jahren eine Kompagnie gebildet. Man möge die Schiffe nach erfolgter Visitation frei sein lassen, selbst wenn einzelne im Zwangsverkehr mit Englischen Kreuzern hätten treten müssen. Es heisst: „Quoique cette double pêche ne soit dans tems ordinaires qu'un objet secondaire pour les habitants de Brême, il ne leur est pas du tout indifférent dans la stagnation actuelle du commerce maritime et du cabotage, de conserver cette petite branche d'industrie innocente et non suspecte."

Die Note fruchtete Nichts, dieses „unschuldige, unverdächtige Gewerbe" musste der Seehandelspolitik Napoleon's zum Opfer fallen.

Ob überhaupt eine Antwort ertheilt wurde, erhellt nicht aus den Akten, jedenfalls blieb aber das Gesuch ohne Folge.

Hannover'sche Fischerei-Unternehmungen: Emden, die Unter-Weser-Gegend und Stade. — Hannover'sche Küstenplätze hatten sich hie und da für kurze Zeit an der Grönlandsfahrt betheiligt. Allein ausdauernder Unternehmungsgeist und Kapital, diese beiden Hauptfaktoren alles kaufmännischen Wagens, waren dort nur in weit geringerem Grade vorhanden, wenn es auch an geübten Fischerleuten nicht fehlte, vornehmlich auf der Insel Borkum, welche bis zuletzt eine bedeutende Anzahl Mannschaften zur Holländischen Fischerflotte gestellt hatte. Hier noch einige Einzelheiten über die Hannover'schen Unternehmungen.

Unter der im Jahre 1697 mit reichem Segen heimkehrenden Flotte von 192 Schiffen werden auch zwei Emdener

erwähnt. Mitte des vorigen Jahrhunderts entstehen dort zwei Grönlands-Kompagnien [1]); die eine errichteten der Stadt-Sekretär Haykens und ein gewisser Oterendorp; sie endigte mit Bankerott. Die zweite Emdener Unternehmung wurde von dem Kaufmann Wichers ins Leben gerufen. Zwölf Jahre hindurch wurde der Betrieb, freilich nur mit Einem Schiffe, fortgesetzt. Im Jahre 1757, nachdem sich ein Verlust von 100.000 Gulden ergeben hatte, kam das Schiff in Amsterdam zum Verkauf. Bei Besprechung der Ursachen, weshalb diese Unternehmungen missglückten, wird unter Anderem die bedeutende Kapital-Auslage erwähnt, welche sich für ein gutes Schiff sammt Ausrüstung wohl auf 50.000 Gulden Ostfriesisch belaufe. In Holland, so wird weiter gesagt, seien andere Verhältnisse, dort seien die beim Schiffsbau beschäftigten Zimmerleute, Schmiede, Seiler, Segelmacher an den Fischerei-Unternehmungen betheiligt. Kapital sei dort reichlich und der Besitzer mit einer geringen Rente zufrieden. In Ostfriesland wende sich mit Recht das vorhandene Kapital mehr der Landwirthschaft, dem Rapsbau und Ölmühlenbetrieb zu, auch sei der Werth der Barten in Folge der veränderten Mode der Reifröcke gesunken und das Rüböl mache dem Thran erhebliche Konkurrenz.

In Stade ward in den Jahren 1777 bis 1779 ebenfalls jährlich ein Schiff ausgerüstet, es kehrte aber auch in den ersten beiden Jahren mit einem nur sehr mässigen Fange heim und im Jahre 1779 machte ein Amerikanischer Kaper, der das Schiff unter dem 75. Grade wegnahm, dem ganzen Unternehmen ein Ende.

Endlich ward acht Jahre später an dem Hannover'schen Weser-Ufer ein Unternehmen durch Eingesessene des Herzogthums Bremen ins Leben gerufen, das etwas besseren Erfolg hatte als die bisherigen. Ein Schiff von 120 Last ward von dem Schiffszimmermeister Raschen zu dem Zweck gekauft und eingerichtet. Schiff, Ausrüstung, Assekuranz, Matrosenlohn &c. erforderten die Summe von 9200 Thaler. Das Königliche Kommerz-Kollegium in Hannover gab dazu, in Erwägung, dass seit langer Zeit eine solche Unternehmung in Hannover nicht geschehen, gegen gehörige Sicherheit 4000 Thaler zinsfrei her, das Übrige wurde als Aktienkapital durch Landeseingesessene zusammengebracht. Das Schiff wurde unter den Befehl eines erfahrenen Kommandeurs, des Kapitäns Fennekohl aus St. Magnus, gestellt, führte die Kurhannover'sche Flagge und erhielt den Namen „Georg III."; die Besatzung, 39 Mann, bestand ausschliesslich aus Hannoveranern. Unter den Provisionen figuriren unter Anderem 4500 Pfund Fleisch verschiedener Gattung, 5300 Pfund Brod, 1668 Pfund Butter, 29 Oxhoft Bier, 4½ Anker Branntwein, 94 Pfund Syrup und 45 Faden Brennholz.

Die ganze Ausrüstung wurde in Amsterdam für 16.000 Gulden versichert. Den 10. April konnte die Mannschaft an Bord genommen werden. Widrige Winde hielten die von Vegesack erfolgte Abfahrt des Schiffes so sehr zurück, dass es erst den 25. April die offene See erreichte. Den 4. Juni kam, so sagt der Bericht, das Schiff in den Grönländischen Gewässern (zwischen dem 70. und 75° N. Br.) an, und nachdem es sich glücklich durch das Süder-Eis durchgearbeitet, erreichte es den 10. Juni diejenigen Blänken, in welchen die Walfische gejagt zu werden pflegen. Am 16. Juni wurden in Einem Tage zwei Fische getödtet, alle weiteren Bemühungen waren vergeblich und das Schiff kehrte Anfangs Juli durch das Süder-Eis zurück, wo noch einige Robben erlegt wurden. Der „Georg III." langte am 6. August wieder auf der Weser an.

Die beiden Fische lieferten zusammen 174 Tonnen Thran (die Tonne zu 216 Pfund), die Barten wogen 2300 Pfund. Von dem Ertrage konnte eine Dividende gezahlt, 1000 Thaler von der Schuld an das Kommerz-Kollegium abgetragen und 2800 Thaler für die nächstjährige Expedition verwendet werden. Später kam noch ein zweites Schiff, die „Königin Charlotte", hinzu. Das Handlungshaus C. L. Brauer und Sohn in Bremen trat an die Spitze des Unternehmens. Beide Schiffe fuhren bis 1807 und von 1814 bis 1816 für Rechnung der Aktien-Gesellschaft, dann übernahm sie das genannte Handlungshaus. Es zahlte für die Schiffe zusammen 12.200 Thaler. Umgetauft in „Elise Dorothea" und „Friedrich August" setzten sie unter Bremer Flagge die Grönlandsfahrten noch einige Zeit fort.

Grönlandsreise des Sachsen Fr. G. Köhler 1801. — Einen originellen Grönlandsfahrer-Bericht haben wir noch aus dem Anfange dieses Jahrhunderts nachzutragen; es ist die Erzählung jenes Seilermeisters Friedrich Gottlob Köhler aus Pirna in Sachsen von seiner im Jahre 1801 auf dem Altonaer Schiffe „Grönland" unternommenen „ersten und einzigen Reise nach dem Eismeere". Neben manchen naiven und ergötzlichen Bemerkungen des Binnenländers über die verschiedensten Gegenstände des Seewesens führt uns Köhler's Bericht das damalige Leben und Treiben auf einem Grönlandsfahrer doch recht anschaulich und lebendig vor Augen. Es mögen daher hier einige Stellen aus dem Schriftchen folgen, das, wohl nur noch in wenigen Exemplaren vorhanden, den Titel trägt: „Reise ins Eismeer und nach den Küsten von Grönland und Spitzbergen im Jahre 1801 von Friedrich Gottlob Köhler, Seilermeister in Pirna. Leipzig 1820".

[1]) Historisch-politisch-geographisch-statistische und militärische Beiträge, die Königlich Preussischen und benachbarten Staaten betreffend. Band I. Berlin 1781. Namen wie Bakker, Janssen, die wir in den Listen der Holländischen Kommandeure finden, zeigt noch das heutige Verzeichniss Ostfriesischer Seeschiffs-Kapitäne.

Es fehlte mir, so erzählt der ehrsame Pirnaer Seepionier, in meiner Jugend nicht an Muth, Entschlossenheit und Herzhaftigkeit, aber ich darf ohne Unbescheidenheit von mir selber sagen, dass ich mich bei Allem, was ich unternahm, klug, gesittet und anständig zu betragen wusste. Selbst unter der rohesten Menschenklasse vergass ich mich nie. Ich hatte immer einen unruhigen Geist und stets trieb mich eine lebhafte Wissbegierde. Erfahrung, dachte ich, macht die Menschen klug. Endlich war ich der Landreisen müde. Da ich nirgends ein Ruheplätzchen gefunden hatte, wollte ich mein Glück zur See und in fernen Himmelsgegenden suchen. So kam ich im Frühjahr 1801 nach Altona, zu der Zeit, wo die Grönlandsfahrer, die auf den Walfischfang gehen, abreisen. Mein Sinn stand gerade nicht dahin, aber auf Zureden einiger jungen Leute von meinem Handwerke, die auch zum ersten Mal die Reise dahin machten und die Gefahren und Beschwerden solcher Fahrten so wenig als ich kannten, entschloss ich mich, das tolle Abenteuer zu wagen und als Matrose nach Grönland zu gehen.

Ich ging an Bord des dreimastigen Schiffes „Grönland" unter Kapitän Johann Schmit aus Jütland. Am 16. März 1801 verliessen wir Altona in Gesellschaft von 18 Schiffen, die gleichfalls nördlich segelten. Es war ein schöner, heiterer Tag. Als das Schiff segelfertig war, wurden wir alle gemustert, unsere Gesundheit wurde noch einmal untersucht und nachgesehen, ob unsere Sachen im gehörigen Stande wären, uns gegen die Kälte zu schützen. Ich erhielt monatlich 7 Thaler, doch hat Jeder von der Mannschaft auf einem Grönlandsfahrer noch einige kleine Einkünfte, wenn der Fang gut ist. Für Kleider aber muss Jeder selbst sorgen, er erhält dazu den Vorschuss einer zweimonatlichen Löhnung, wofür er sich den Schiffs-Anzug kauft. Der nothdürftigste Anzug besteht in zwei Paar guten Stiefeln, einem halben Dutzend Strümpfen, vier Paar Beinkleidern von grober Sackleinwand, acht Paar Handschuhen und zwei Pelzmützen. Diesen Anzug kann man für den erhaltenen Vorschuss kaufen, weil Alles so eingerichtet ist, dass es nur ein halbes Jahr hält. Vor der Abfahrt mussten wir sämmtlich Treue schwören und versprechen, das Schiff nicht zu verlassen, „so lange Kiel, Steng, Stag, Mast und Wand noch steht". Als wir mit Ost-Wind von Altona abfuhren, nahm Jeder von der Mannschaft mit dreimaligem Hurrahgeschrei Abschied vom festen Lande. Bei Glückstadt lag ein kleines Kriegsschiff, eine Fregatte, welche wir mit Aufsteckung unserer grossen Flagge begrüssten. Der Kapitän oder Befehlshaber des Schiffes stand auf dem Verdeck und sagte uns durch ein Zeichen mit dem entblössten Degen Lebewohl. Auf beiden Ufern standen Menschen, die ihre Hüte schwenkten und uns ein freudiges Hurrah nachriefen. An demselben Abend kam das Schiff bis Cuxhaven, am andern Morgen ging's in die hohe See. Die Mannschaft wurde in drei Wachen eingetheilt, in die Kapitäns-, Steuermanns- und Bootsmanns-Wache, von welchen jede aus 14 Mann bestand. Als die Mündung der Elbe verlassen war, erhielt Jeder von der Mannschaft einen Holländischen Käse von 5 Pfund. Bei Cuxhaven musste sich das Schiff durch vieles Treibeis durcharbeiten und unserm Sachsen schauderte es jetzt bei dem Gedanken an Grönland. Wir Deutsche hielten immer treu zusammen und lebten sehr brüderlich, denn das übrige Schiffsvolk bestand aus Dänen, Jütländern und Holländern. Es waren unser fünf, der Schiffs-Wundarzt, der Sohn eines Predigers aus der Gegend von Stendal, zwei Seiler aus Pesth und aus Halberstadt, ein Fleischer aus Erfurt und ich. Einzelne Scenen der Rohheit auf dem Schiffe waren für Köhler abschreckend; so z. B. schlug der Steuermann im Wortwechsel mit einem angetrunkenen Matrosen diesen so derb mit der Faust ins Gesicht, dass er ihm mit dem grossen messingenen Ringe, den er am Finger trug, eine tiefe Wunde beibrachte. Am fünften oder sechsten Tage rief man „Land!" Es war Norwegen. Wir kamen, erzählt Köhler, durch den Trichter oder die Meerenge von Norwegen und den Britischen Inseln und hatten die hohe Gebirgskette dieses Landes stets vor Augen. Einige Tage nachher kamen wir in das nördliche Atlantische Weltmeer oder die Spanische See, wie die Matrosen es nennen. Dieses Meer ist sehr ungestüm. Einst in der Nacht, als wir des starken Windes wegen die Segel fest machen mussten, fehlte uns, während wir oben waren, ein Mann. Als wir mit der Arbeit fertig waren und wieder hinunter stiegen, griff einer von uns unter die Salung am grossen Mast, und siehe da! der Vermisste hatte diesen Schlupfwinkel gewählt. Jener zog ihn bei den Haaren hervor, nahm das Stagtau — ein Tau, das vom grossen Mast von oben her nach dem vordern Mast führt — zwischen die Beine, und indem er den Kerl schwebend hielt, fuhr er hinunter mit ihm ins Meer. Das war die Strafe für das Verstecken. Überdiess erhielt er von Jedem drei Hiebe mit einem Endtau.

Am 25. Tage der Reise erblickten sie das erste Eis, es war kleines Treibeis. Sechs Tage später kamen sie an das Packeis.

Über das Seeleben und die Einrichtungen auf dem Schiffe lässt sich Köhler des Breiteren aus. Tabakrauchen und Kartenspiel waren durchaus verboten. Ehe Jemand zum Essen kam, musste bewiesen werden, dass er den Mund ausgespült, Gesicht und Hände gewaschen hatte; wer diese Vorschrift nicht befolgte, erhielt drei Hiebe mit einem Tauende. Jeder ohne Unterschied musste alle acht Stunden unter die grosse Luke treten und das Hemd ausziehen, um nachzusehen, ob sich Ungeziefer eingenistet habe. Bei heftiger Kälte war diess ein böses Stück Arbeit. Diebstahl, besonders Entwendung eines Kleidungsstückes, wurde sehr hart mit Hieben bestraft. Jede der drei Wachen dauert vier Stunden. Nach der Ablösung hat das Volk acht Stunden frei, wenn nicht schlechtes Wetter eintritt, und während dieser Zwischenzeit kann Jeder thun, was er will, Niemand aber darf zum Zeitvertreib aufs Verdeck gehen, der nicht die Wache hat. (Auf einem mit Kaufmannsgütern beladenen Schiffe sind statt drei nur zwei Wachen und das Schiffsvolk hat also nur vier Stunden frei.)

Wenn sich Walfischfahrer im Eismeere begegnen und nicht zu weit von einander entfernt sind, wünscht die Mannschaft auf jedem Schiffe zu wissen, wie viel Fische das andere Schiff gefangen hat. Man nimmt, wenn man sich wegen des Windes oder wegen Unkunde der Sprache nicht zurufen kann, irgend Etwas, z. B. einen Besen, eine Stange, in die Hand und giebt damit dem vorbeifahrenden Schiff so viel Mal ein Zeichen, als man Fische hat. Bei solchen Gelegenheiten habe ich oft den Stolz der Engländer bemerken können. Jedes Englische Schiff wartet, bis das vorüberfahrende Schiff die Zahl seiner Fische angegeben hat, und giebt dann immer ein paar mehr an als jenes. Als ich eines Tages selbst auf dem Verdeck stand, um das Zeichen zu geben, befahl mir der Kapitän, 10 anzuzeigen, und setzte hinzu, der Engländer werde gewiss 11 oder 12 angeben. Und er hatte Recht. Der Küchenzettel war fest bestimmt. Jeden Morgen um 4 Uhr gab es grobe Graupen mit etwas Butter zum Frühstück. Der Mittags-Küchenzettel bietet eben so wenig Abwechselung, eben so wenig Leckerbissen dar. Am Sonntag graue Erbsen mit Pökelfleisch; Montags gelbe Erbsen mit Stockfisch; Dienstags graue Erbsen und Fleisch; Mittwochs gelbe Erbsen und Stockfisch; Donnerstags eben so; Freitags graue Erbsen und Fleisch; Sonnabends gelbe Erbsen und Stockfisch, und so wechseln die leidigen grauen und gelben Erbsen eine Woche wie die andere. Nur ein Paar Mal gab es weisse Bohnen und zwei Mal Sauerkraut. Man kann sich also vorstellen, was für ein Fest es war, als das Schiffsvolk am Geburtstage des Kapitäns, am 28. Mai, mit 22 Flaschen Wein erquickt wurde. Wir tranken des Königs von Dänemark Gesundheit. Ich habe selbst in jenen rauhen Gegenden, wenn wir hinterm Wind an ein Eisfeld gelegt hatten, so manchen frohen Tag gehabt. Bei solchen Gelegenheiten erlaubte der Kapitän dem Schiffsvolk allerlei Leibesübung [1]), wo wir Deutsche dann den Jütländern manchen Possen spielten, und es war eine Lust, wenn wir dabei über diejenigen, die uns zu befehlen hatten, Meister werden konnten. Der Kapitän sah es gern, wenn das Schiffsvolk froh und guter Dinge war. Wenn es zuweilen gar nicht damit gehen wollte und Alles still und niedergeschlagen war, kam er wohl zu mir und sagte: Mien hochtütsker, mack man eng betjen dum tüg, dat de Lühde lustig wehren. — Er spielte auch selbst oft mit, und ehe er sich's versah, war er ausgeräuchert, so gut als der Gemeinste, und ging dann lachend davon. Immer aber wusste er sich so zu benehmen, dass er bei Niemand die Achtung verlor.

Am 28. Tage nach der Abfahrt begann der Robbenschlag, der im Ganzen nur 1400 Robben lieferte. (Wir gehen darauf wie auf die Einzelheiten des Walfischfanges, um nicht durch spätere Wiederholung zu ermüden, nicht näher ein.) Manchen Tag, manche Woche segelten wir nördlich, ohne dass uns etwas Wichtiges begegnete, bis wir in die Gegend kamen, wo wir den Walfisch fanden, dessen Fang der Hauptzweck unserer Reise war. Diess ist die Gegend der Insel Spitzbergen, wo es die meisten Walfische, aber wenig Seehunde giebt. Wir sind mit keinem Fuss ans Land gekommen und haben uns die meiste Zeit in jener Gegend aufgehalten. Die Schiffe, welche auf den Walfischfang gehen, landen überhaupt nur im Nothfalle, wenn Stürme sie überfallen oder wenn sie in Gefahr sind, vom Eise eingeschlossen zu werden. Nicht selten aber legten wir an Eisbergen an, was man „sich hinter den Wind legen" nennt, wie wir denn einst drei Tage an einem solchen Berge bei der Insel Jan Mayen östlich von Grönland lagen. Nur ein

[1]) Ein alter erfahrener Bremer Kommandeur, Albert Haake, erzählt mir, dass, wenn er mit seinem Schiff still an einem Eisfelde lag, er oft mit einem Theil seiner Mannschaft aufs Eis gegangen sei und Ball oder sonstige muntere Spiele mit den Leuten gespielt habe, damit sie frisch und regsam blieben.

Mal kamen wir Grönland nahe, in einer Entfernung von 4- bis 500 Schritten, so viel ich es berechnen konnte, aber wegen der Eismassen, die ans Land getrieben wurden, war es uns nicht möglich, näher zu kommen. Zwei Mal waren wir in der Nähe von Nowa Zembla, ein Mal auf der westlichen und das andere Mal auf der nördlichen Seite, aber nur in der Entfernung von ½ Meile, weil wir wegen der Eismassen uns auch hier der Küste nicht nähern konnten. Die Westseite zeigte sich als ein grauer Felsen mit etwas Schnee, auf der Nordseite aber war mehr Schnee zu sehen. Das Meer zwischen Spitzbergen und Nowa Zembla war oft ganze Tage ohne Eis und das Eis nie sehr gross, sondern nur Treibeis. Östlich und südlich von Spitzbergen fanden wir immer mehr Eis als nördlich. Der grossen Insel Spitzbergen, die sich vom 77. Grad bis über den 80. Grad ausdehnt, waren wir oft sehr nahe. In der Ferne sieht sie aus wie eine schwarze Wolke mit vielen weissen Strichen.

In dieser Gegend des Eismeeres giebt es die grössten Eismassen, von welchen die Schiffe sehr oft zerdrückt werden. Auch wir befanden uns hier vom 14. bis 23. August in einer so schrecklichen Gefahr, dass wir uns Gott befahlen und unsern Untergang vor Augen zu sehen fürchteten, bis ein Nordwest-Wind das Eis aus einander trieb und uns wieder in freies Wasser brachte. Als wir unsern Fang im Meere um Spitzbergen gemacht hatten, segelten wir über jene Insel hinaus, und zwar fünf Tage und eben so viele Nächte lang. Ein Hamburgisches Schiff, das uns begleitete, veranlasste uns zu dieser Fahrt. Es war nicht glücklich im Walfischfange gewesen und der Kapitän, der den unserigen kannte, hatte sich vorgenommen, gegen den Pol zu segeln, in der Hoffnung, todte Walfische anzutreffen. Wir fanden erst weniger, dann aber wieder mehr Eis; auf dem höchsten Punkte, den wir erreichten, war jedoch überall frei Wasser. Endlich aber rief der Steuermann des Hamburger Schiffes uns zu, dass sein Kompass nicht mehr treu bleibe. Auf unserm Schiffe wurde diess gleichfalls bemerkt, die Magnetnadel war in so unruhiger Bewegung, dass sie den Kurs nicht mehr anzeigte, und nun wurde sogleich auf beiden Schiffen Befehl gegeben, wieder südlich zu steuern. Bei dem Eise ist das Meer sehr tief. Die Farbe der See, meint Köhler, ändert sich nach der Beschaffenheit der Luft. Bei klarem Himmel ist die See blau; ist aber der Himmel ein wenig bewölkt, so wird sie grün, und bei trübem Sonnenschein gelblich. Wenn es ganz dunkel ist, so sieht sie schwarzblau aus und bei einem Sturme grauschwarz. In den Gegenden, wo Eis ist, hat das Meer zuweilen eine vitriolblaue, zuweilen eine grüne Farbe.

Die Eismassen, die man im Eismeere findet, bestehen theils aus Treibeis, theils aus Eisbergen oder Eisstücken von wunderbarer Gestalt und Grösse, die in der See schwimmen. Von diesem Treibeis nun unterscheiden sich die Eisberge, welche man hie und da im Meere sieht, wo sie auf dem Grunde zu ruhen scheinen und oft lange Zeit unveränderlich ihre Lage behalten. In der That hörte ich mehr als ein Mal, wenn wir an solchen Eismassen vorüberfuhren, das Schiffsvolk sagen: „An diesem Felde haben wir voriges Jahr mehrere Tage hinter dem Winde gelegen." Ich besinne mich, wie einst der Schimmann — der Mann, welcher in dem innern Raume des Schiffes den Befehl und die Oberaufsicht führt —, als wir zwischen zwei grossen Eismassen hindurchsegelten, versicherte, er kenne diese Massen schon seit 5 Jahren und habe sie immer auf derselben Stelle gefunden. Der alte Mann musste das Eismeer wohl kennen, da es gleichsam seine Heimath war; er war nun zum 47. Male in dieser Gegend und hatte also gewissermassen 94 Winter gesehen und keinen Sommer, denn 14 Tage nach seiner Abfahrt, zur Zeit, wo bei uns Winter und Frühling sich scheiden, war er schon wieder zwischen Eis und Schnee und bei seiner Rückkehr fing der Winter in seiner Heimath an.

Jene Eisberge glichen zuweilen Kirchen oder Schlössern mit stumpfen und spitzigen Thürmen oder grossen Inseln mit Bergen und Thälern. Die grössten Massen sahen wir bei Spitzbergen, wo sie wie Berge im Meere sich bewegen.

Oft werden die Schiffe von dem Treibeise so sehr besetzt, dass sie sich durch die Schollen mit der Säge den Weg bahnen müssen. Wir waren einmal nahe bei Spitzbergen in diesem Falle. Man verfährt dabei auf diese Art: Die grosse Säge, welche dazu gebraucht wird, gleicht einer Schrot- oder Baumsäge, ist 16 bis 18 Ellen lang und hat grosse, weit von einander stehende Zähne. Ist nun das Schiff ganz vom Eise umschlossen und zeigt sich die Möglichkeit, durch das Zersägen der Eismassen freie Fuhrt zu gewinnen, so werden Leinen an die Arme der Säge gebunden und oft wird die Hälfte der Schiffsmannschaft angestellt, daran zu ziehen. Erst wird oben abgesägt und alsdann sucht man die im Wasser befindlichen Massen durch Haken unter das andere Eis zu schieben. Aber nur bei Windstille und wenn die um das Schiff sich drängenden Eismassen nicht zu gross sind, ist das Sägen anwendbar, denn wenn nicht Windstille ist, macht man sich vergebliche Arbeit, da der Wind, sobald die Säge eine Fuhrt geöffnet hat, das Eis wieder zusammentreibt. Auch muss man sich in solchen Gefahren oft mit den Schaluppen unter mühsamer Arbeit aus dem Eise bugsiren. Alle Mannschaft fährt in Schaluppen aus, um den schmalsten Streif in den Eisfeldern zu suchen, wo durchzukommen ist. Hat man einen solchen, der nicht von vorne kommt, gefunden, so spannt man alle Segel auf und fährt darauf los. Es ist uns oft geglückt, auf diese Art durchzukommen, aber es gehen auch viele Schiffe dabei verloren, zumal wenn sie alt sind. Oft geschieht es auch, wie ich bereits beiläufig erwähnt habe, dass man die Schiffe mit Eishaken, die mit starken Tauen versehen sind, an grosse Eisfelder oder Eisberge fest macht, wo sie wie vor Anker liegen. Zuweilen liegen einige Schiffe um ein grosses Eisfeld, besser aber ist es, wenn nur Ein Schiff anlegt, weil sie sich sonst am Walfischfange hindern. Zwischen den grossen Eismassen findet man keine hohen Wellen, sondern die See ist hier selbst bei einem Sturme ziemlich ruhig. Aber auch an den grössten Eisfeldern liegen die Schiffe nicht ganz sicher, weil diese Massen zuweilen von der Bewegung der Wellen brechen, wodurch unzählige kleinere Massen entstehen, die einen Wirbel in der See machen. Kommt das Schiff in die Mitte solcher Schollen, so ist es verloren. In der äussersten Gefahr bleibt oft keine andere Hülfe für die Mannschaft übrig, als sich über das Eis zu retten oder sich in ihre Boote zu werfen, und es ist ein Glück, wenn sie ein anderes Schiff findet, das sie aufnimmt. Von solchen Unglücksfällen hört man die Grönlandsfahrer oft erzählen.

Ein Abenteuer mit einem Bären, welches der Sächsische Seilermeister bestand, hatte glücklicher Weise keinen traurigen Ausgang. „Als ich so in Gedanken auf dem Eise umher ging und mich umsah, wie weit das Schiff wäre, erblickte ich plötzlich ein grosses weisses Thier, 60 bis 70 Schritte vorwärts von mir entfernt. Ich glaubte Anfangs, es sei ein alter Seehund (!). Als ich mich aber einige Schritte näherte, wurde mir vom Schiffe durch das Sprachrohr zugerufen: Geh' nicht weiter, es liegt ein Bär vor Dir! Ich betrachtete das Thier nun genauer und sah, dass es ein weisser Bär war, der sich im Schnee kugelte. Ich zog mich so schnell als möglich zurück, um mich den Blicken des Thieres zu entziehen."

Die Bekanntschaft unseres Pirnaer Landsmannes mit dem ersten Walfisch wird so erzählt: „Mit Schauder denke ich noch an den Augenblick, als ich ihn zu Gesicht bekam. Er sah von Weitem wie ein Stück schwarzes Land oder wie ein kleiner Berg aus. Es wurde sogleich eine Schaluppe gestrichen und ich war leider gleich das erste Mal unter den sieben Mann, welche beordert wurden, auf den Walfisch loszugehen. Mein Herz klopfte, als wir fortruderten; ich fing an zu beten, und je näher wir dem Ungeheuer kamen, desto deutlicher hörten wir sein Blasen und meine Angst stieg. Als wir nun dem Walfisch nahe waren und der Harpunier ihm den tödtlichen Stich versetzte, fing das Thier an, sich zu bewegen, stürzte sich auf den Kopf, schlug mit dem Schwanze so gewaltig auf das Wasser, dass die Schaluppe, worin ich war, einen heftigen Stoss bekam und 20 bis 30 Schritt weggeschleudert wurde. Ich war im Herzen froh, dass der Fang uns entging."

Einmal ereignete es sich, dass unser Köhler in Folge des Losbrechens eines Stückes Eis von einem Eisberge, auf welchen er, um Schnee zu Wasservorräthen für das Schiff zu sammeln, gestiegen war, in eine Eisspalte hinabstürzte. Weitläufig berichtet er über dieses Abenteuer, welches er sich wohl gefährlicher vorgestellt haben mag, als es wirklich war. „Ich lag dort ganz weich in dem kalten Schneelager. Ohne fremde Hülfe herauszukommen, war unmöglich. Man konnte mich nur vom Gipfel des Berges sehen. Ich schrie laut. Einige vom Schiffsvolk hatten zwar meinen Fall gesehen, aber wegen des mir nachrollenden Schnee's wusste man nicht, ob ich ins Meer gefallen wäre oder nicht. Der Zugang zu meiner Lagerstätte war sehr schwierig. Vergebens schrie, bat und lärmte ich, betete in der Angst und stiess auch wohl in meiner Verzweiflung laute Verwünschungen aus, und da ich das Schiffsvolk oft lachen hörte, so glaubte ich, man habe keinen Willen, mir Hülfe zu leisten, was auch, wie ich später erfuhr, gar nicht so schwer war. So hatte ich schon 10 bis 12 Minuten gelegen, als mir plötzlich ein Klumpen Schnee in den Nacken flog. Ich sah auf und erblickte oben auf dem Gipfel des Berges zwei Matrosen, einen Holländer und einen Dänen. Als sie sahen, dass ich mit leichter Mühe vermittelst einer Leine herausgezogen werden konnte, riefen sie nach diesem Hülfsmittel. Man warf auch sogleich eine Leine vom grossen Mast herüber, die aber zum Unglück den Dänen so hart ins Gesicht traf, dass er umfiel. Ich konnte mich nicht enthalten zu lachen, so

sehr ich in der Klemme war, als ich das Schiffsvolk über den Unfall lachen hörte. Der arme Däne trug mehrere Wochen das Zeichen davon an Mund und Nase. Der Holländer warf mir nun die Leine zu und ich kehrte den gekrümmten Rücken gegen den Wurf, um meine Nase vor einem ähnlichen Unfalle zu bewahren. Der hülfreiche Holländer wollte mich aus meinem Schneekerker ziehen, aber es war ihm allein unmöglich und der Däne war wieder hinab geklettert." Endlich liess der Kapitän den in der Eisversenkung Schmachtenden durch zwei Matrosen herauf holen und erquickte ihn zur Stärkung nach den überstandenen Ängsten mit zwei Maass Branntwein.

Unbeschreibliche Freude empfand der Seilermeister, als es den 23. August hiess: „Es geht nach Hause!" Die Freude begeisterte den Schiffs-Wundarzt zu einem Gedichte, worin er von der traurigen Eiswelt Abschied nahm. „Wir steuerten einige Tage westsüdwestlich, bis wir das Eis aus dem Gesichte verloren. Am 1. Oktober kam die Insel Helgoland in Sicht. Noch hatte die „Grönland" ein kleines Abenteuer mit einem Englischen Kriegsschiff zu bestehen. Es wurde eine Kanone abgefeuert als Signal für die Lootsen. Nach einiger Zeit kam ein Fahrzeug mit einem einzigen Mann auf uns zu. Es war ein Lootse. Der Kapitän unterhandelte lange mit ihm, da der Lootse bis Cuxhaven 88 Thaler verlangte, eine zu hohe Forderung, worüber man nicht einig wurde. Der Lootse entfernte sich und wir segelten einige Stunden allein fort, was sehr gewagt ist. Gegen Abend wurden wir ein Schiff gewahr und erkannten darin bald eine Englische „Convoy". Es segelte auf uns zu und löste eine Kanone. Diess war das Zeichen, wodurch uns angedeutet wurde, unsere Flagge zu zeigen. Wir folgten dieser Aufforderung aber nicht und segelten weiter. Wir hatten keine Furcht, ungeachtet das Englische Schiff 16 Kanonen führte und schon zwei Schiffe, ein Dänisches und ein Schwedisches, genommen hatte, aber eben dadurch hatte es sich geschwächt und bei uns waren doch auch 50 Mann an Bord. Als der Kapitän des Englischen Schiffes sah, dass wir unsere Flagge nicht zeigten und unser Segel in vollem Zuge liessen, gab er noch einige Mal Feuer auf unser Schiff, aber kein Schuss traf. In diesem Augenblick kam unser Schiff plötzlich auf den Sand, und zwar mit einer so heftigen Bewegung, dass wir alle auf dem Verdeck umfielen, da der Wind eine Seite des Schiffes hoch auf den Sand getrieben hatte. Es lag völlig auf der Seite. Nun war grosse Noth. Die Masten knarrten fürchterlich. Wir mussten unsere Segel fest machen und die Leesegel, d. h. die auswendig an den Seiten des Schiffes befindlichen Segel, anbringen. Der Wind blies heftig. Das Englische Schiff kam uns näher und schon sahen wir einem gefährlichen Kampf entgegen, als sich unser Schiff plötzlich losriss und wieder flott wurde. Dem Englischen Schiffe aber wurde es schwer, uns beizukommen, weil es gegen den Wind auf uns los segeln musste. Es wurde dieses Spieles endlich auch müde und nahm auf einmal einen andern Lauf. In derselben Nacht gingen wir zum ersten Male wieder vor Anker. Am nächsten Morgen erhielten wir einen Lootsen, der uns an demselben Tage bis Cuxhaven brachte. Als wir hier Anker geworfen hatten, gingen fünf Matrosen ans Land und kamen bald mit verschiedenen Früchten: Äpfeln, Birnen, Mispeln, zurück, die sie uns sehr theuer verkauften; auch brachten sie etwas weiches Brod mit.

Nie vergesse ich die Scene, von welcher ich nun Zeuge war. Alles drängte und stiess sich hin und her, um nur ein Stückchen Brod zu erhaschen, und die Verkäufer wurden fast erdrückt. Ich selber war so glücklich, ein Stückchen, ungefähr 2 Loth schwer, zu erhalten, und obgleich ich es mit mehr als dreissig Rippen- und Rückenstössen erkaufen musste, so habe ich doch in meinem Leben keinen Bissen gegessen, der mir so geschmeckt hätte. In Cuxhaven erhielten wir einen andern Lootsen, der uns bis Altona brachte. Auf der Elbe hatten wir noch eine angstvolle Nacht. Wir fuhren mit Nordwest-Wind die Elbe hinauf, als gerade Ebbe war, und als wir bei Blankenese anlangten, geriethen wir auf eine Sandbank, wo wir so fest sassen, dass wir bei dem heftigen Winde Alles fürchten mussten. In diesem gefährlichen Augenblick sahen wir ein Amerikanisches Schiff mit vollen Segeln auf uns zukommen. Wir hatten Laternen ausgehängt, damit die ankommenden Schiffe uns sehen und nicht mit dem unserigen zusammenstossen sollten. Der Amerikaner sah uns, warf aber nicht aufs Steng, d. i. er liess seine Segel nicht fallen, sondern fuhr schnell an uns vorbei. Der Lootse, der an Bord dieses Schiffes war, kannte die Fahrt besser als der unserige. Wir mussten auf der Sandbank sitzen bleiben und geduldig die zurückkehrende Fluth abwarten, mit welcher wir endlich wieder flott wurden. An demselben Tage legten wir bei Altona vor Anker. Der grösste Theil der Mannschaft wurde noch vor Abend verabschiedet, nachdem Jeder seinen verdienten Lohn empfangen hatte. Ich und zwei andere Matrosen erhielten für einige in grossen Gefahren geleistete Dienste eine ausserordentliche Belohnung, die für Jeden 10 Thaler betrug. Alsdann stiegen wir ans Land, küssten die Erde und gingen aus einander, nachdem wir freundlich Abschied genommen hatten."

Die Britische Fischerei. — Die Grönlandsfahrt vom Festlande aus hörte, wie oben gesagt, in der Zeit der Französischen Oberherrschaft gänzlich auf. Von Gross-Britannien dagegen, das seine schützenden Kriegsschiffe auch hier zur Hand hatte, wurde sie fortgesetzt, ja die Englische Regierung war klug genug, Holländische Unternehmer und Holländisches Kapital für den Betrieb von England und Schottland zu gewinnen, indem ihnen alle Vortheile geboten wurden, welche dem Gewerbe, wenn von den Britischen Unterthanen unternommen, zu Gute kamen. Dadurch sicherte sich England die Erhaltung dieses Seegewerbes. In der Zeit von 1810 bis 1818 einschliesslich segelten von England 824 Schiffe nach Grönland und der Davis-Strasse aus, von Schottland 361. Die Zahl der Schiffe, welche von Schottland ausgingen, stieg in dieser Zeit über das Doppelte. Hull, London, Aberdeen, Leith, Whitby, Peterhead und Dundee waren die meist betheiligten Häfen. Der Erfolg war reich lohnend; 392 Schiffe von England brachten in der Periode von 1814 bis 1817 einschliesslich allein 3348 Walfische mit, ausserdem zahlreiche Seehunde, Bären und Walrosse. Der Ertrag an Thran belief sich auf 35.824 Tons und an Fischbein auf 1806 Tons. Von Schottland brachten in derselben Zeit 194 Schiffe 1682 Walfische; 96 Tons Thran und über 4 Tons Barten kamen durchschnittlich auf jede Reise jedes Schiffes.

Ganz besonders ergiebig war das Jahr 1814, wo auf jedes beim Fischfang betheiligte Schiff beinahe 19 Fische und über 159 Tons Thran kamen. Die „Resolution" von Peterhead, Kommandeur Souter, brachte 44 Fische und es betrug der Bruttowerth der Fischerei dieses Schiffes, die Prämie eingerechnet, die enorme Summe von £. 11.000.

Aufschwung der Deutschen Fischerei nach dem Sturz der Französischen Herrschaft. — Man darf sich hiernach nicht wundern, dass, sobald durch den Sturz Napoleon's die Meere wieder frei wurden, sich die Grönlands-Flottillen auch von der Weser und Elbe wieder in Bewegung setzten. Die ersten Jahre nach der Franzosen-Herrschaft waren überhaupt eine Zeit des Aufschwunges des Bremer Ein- und Ausfuhr-Handels nach Nord-Amerika, Cuba, Haiti und die daraus gezogenen Gewinne wirkten belebend auf andere Geschäftszweige ein. Im Frühjahr 1814 fuhren von der Weser sieben Schiffe, die 14½ Fische mitbrachten. Hamburg sendete 1815 doch wieder vier, Altona Ein Schiff aus, die mit ziemlich gutem Fange heimkehrten. Überall an der Schleswig-Holsteinischen Elbküste, in Glückstadt, Elmshorn, Ütersen, Itzehoe, Brunsbüttel, Bardenfleth, bildeten sich Kompagnien mit einem oder ein paar Grönlandsfahrern, und zwar meistens durch

Betheiligung von Landleuten. In Glückstadt verdoppelt sich in der kurzen Zeit von 1815 bis 1818 die Zahl der Grönlandsfahrer. Sie steigt von 7 auf 17, welche eine Tragfähigkeit von 1368 Commerz-Lasten haben.

Auch Holland beginnt wieder die arktische Fischerei, die Regierung kommt mit beträchtlichen Gelduntersützungen zu Hülfe, indem sie die bedeutende Prämie von 5000 Gulden für jedes leer zurückkommende Schiff bestimmt; es entstehen drei Kompagnien, allein es fehlt an der früher in so grosser Zahl zur Verfügung stehenden, der Fischerei kundigen und tüchtigen Mannschaft; Missgeschick kommt noch hinzu und im Jahre 1828 sehen wir als letzten schwachen Versuch nur noch ein Schiff, von der Harlinger Kompagnie ausgerüstet, von Holland nach Grönland aussegeln.

Vergleichende Statistik der Britischen Fischerei 1830 bis 1868. — Dem Aufschwung folgt überhaupt bald wieder ein starker Rückgang, die nachfolgende statistische Übersicht giebt darüber genauere Auskunft. Für die Periode 1815 bis 1834 berechnete man die jährliche Durchschnittszahl Britischer Schiffe, welche im Walfischfang in Grönland und der Davis-Strasse beschäftigt waren, auf 116 Fahrzeuge. Ich gebe hier eine Vergleichung der Britischen Fischerei in der Grönländischen See, der Davis- und Cumberland-Strasse aus drei verschiedenen Jahren, wobei ich, der nachfolgenden Darstellung über die Fischerei der Gegenwart vorgreifend, das vorige Jahr, 1868, mit aufgenommen habe.

Häfen	1830		1857		1868	
	Schiffe	Tons	Schiffe	Tons	Schiffe	Tons
Peterhead . . .	13	3.720	30	8.397	12	2.948
Fraserburg . .	—	—	5	1.245	2	549
Aberdeen . . .	10	3.035	6	1.482	1	239
Dundee . . .	9	3.033	4	1.394	12	4.618
Kirkcaldy . . .	5	1.597	3	1.058	1	452
Borrowstoness .	—	—	1	357	—	—
Hull	33	11.009	11	2.805	2	530
Whitby . . .	2	686	—	—	—	—
Newcastle . . .	3	1.103	—	—	—	—
Berwick . . .	1	310	—	—	—	—
London . . .	2	642	—	—	—	—
Montrose . . .	4	1.302	—	—	—	—
Burntisland . .	1	280	—	—	—	—
Leith	7	2.426	—	—	—	—
Greenock . . .	1	316	—	—	—	—
Insgesammt	91	29.459	60	16.738	30	9.336

Die Zahl der betheiligten Plätze hat sich also seit 1830 von 15 auf 6 vermindert, die Zahl der Schiffe auf $^1/_3$ der Zahl im Jahre 1830, die Zahl der Tons auf kaum $^1/_4$ der Zahl von 1830. Nur die Walfischflotte von Dundee hat sich gemehrt. (Die Zahlen sind durchaus zuverlässig.)

Rückgang der Fischerei; Einzelheiten aus dieser Zeit. — Die Unergiebigkeit des Fischfanges, der geringere Werth des Thranes, dem fortdauernd im Gas, in den vegetabilischen und später in den mineralischen Ölen gewaltige Konkurrenten entstehen, die immer grösser und vielseitiger werdende Entwickelung des Seehandels durch Erleichterungen des Verkehrs, welche anderweitig eine lohnende Beschäftigung der Schiffe bewirken, das sind Ursachen des Rückganges. Wenn auch später die Mode trotz der gewaltigen Produktion der Südsee-Fischerei den Preis eines der Fang-Erzeugnisse, der Barten, wesentlich erhöhte, so ist die Grönlands-Fischerei doch bis heute fortwährend zurückgegangen. Namentlich in Hamburg sinkt das Gewerbe mehr und mehr. In der fünfjährigen Periode 1816 bis 1820 incl. kamen dort von Grönland zusammen 53 Schiffe an, in Bremen 40. Einzelne Jahre waren glücklich. Im Jahre 1821 z. B. war der Fang zweier Bremer Schiffe, „Hanseat", Kommandeur Harm Haake, und „Bremen", Kommandeur Albert Haake, besonders reich, sie brachten zusammen 18 Fische mit und es betrug der Werth des Fanges beider Schiffe über 37.000 Thlr. Das Schiff „Der Patriot Gloystein" musste einige Fässer Bier und Brod leeren, um den Speck bergen zu können. Das Schiff „Der Hanseat" musste ebenfalls wegen des ausserordentlichen „Segens" nicht nur seine Bier- und Brodfässer benutzen, sondern ihm wurden noch 40 Fässer an Bord geschickt.

Noch einige Berichte aus dieser Zeit über die Schicksale unserer arktischen Fischerei heben wir heraus.

Am 17. März 1825 wurde das Schiff „Der Patriot Gloystein", Kommandeur Johann Haake, zuletzt auf 65° N. Br. von Kommandeur Albert Haake, seinem Bruder, gesehen. Kommandeur Albert Haake sah einen Sturm voraus, reffte die Segel und drehte bei. „Der Patriot Gloystein" segelte weiter. Bald stellte sich der Sturm auch wirklich ein und von dem „Patriot Gloystein" wurde nie wieder Etwas gehört noch gesehen. Ohne Zweifel ist das Schiff mit seiner ganzen Bemannung von 46 Mann bei Jan Mayen gescheitert. Im folgenden Jahre, am 18. April, ging der „Harpunier" auf 69° N. Br. an der Robbenküste im Eise bei einem Sturme aus Ostsüdosten verloren. Die „Bremen", welche erst in Grönland war, dann am 25. Juni Kap Farewell passirend erst am 26. Juli auf dem Hauptfischplatz in der Davis-Strasse angelangt war, gerieth auf der Heimkehr fünf Mal bei Borkum an Grund und musste in Delfzyl einlaufen, von wo sie erst im folgenden Jahre nach der Weser kam.

1831. Die gänzliche Muthlosigkeit für die Grönländischen Unternehmungen, so wie die schlechte Beschaffenheit der beiden Schiffe „Hanseat" und „Bremen" erforderten den öffentlichen Verkauf und der „Hanseat" wurde zu 1605 LThlr., das Fleth zu 455 LThlr., die „Bremen" zu 1070 LThlr., das Fleth zu 330 LThlr. verkauft (!).

1851. Der „Neptun" ging am 14. Mai mit 7000 Robben und einem Fisch im Eise verloren. Mannschaft gerettet.

1857. Der „Eisbär", Bremer Flagge, kam im April 1857 bei Wardö auf den Strand. Mannschaft gerettet.

Für die folgenden Perioden ergiebt sich nachstehendes Verhältniss, wobei die nicht jedes Jahr erfolgten Fahrten nach der Davis-Strasse mit inbegriffen sind.

Von Grönland kamen an:

	in Hamburg	in den Weser-Häfen
1821 bis 1830 incl.	25 Schiffe,	51 Schiffe,
1831 „ 1840 „	29 „	23 „
1841 „ 1850 „	32 „	126 „
1851 „ 1860 „	16 „	114 „
1861 „ 1863 „	4 [1]) „	48 „

[1]) Die Fischerei Hamburg's schliesst schon mit dem Jahre 1861, die in den Jahren 1862 und 1863 aus Grönland gekommenen Schiffe waren nicht auf den Fischfang gegangen, sondern brachten Kryolith.

IV. Die heutige Fischerei Europa's zwischen Grönland und Spitzbergen und in der Davis-Strasse. Die Deutschen Fischerei-Unternehmungen im Grossen Ocean („Südsee"), in der Bai von Ochotsk und in der Bering-Strasse.

Wir sind in unserer Betrachtung zu der letzten Vergangenheit und der Gegenwart gelangt.

Überblicken wir die Entwickelung der letzten 30 bis 40 Jahre, so finden wir, dass in Europa mehr und mehr der Unternehmungsgeist für die arktische Fischerei schwindet. Nur Norwegen zeigt in der letzten Jahresreihe einen Fortschritt. Die Fischerei Englischer und Schottischer Häfen in der Grönländischen See wird geringer. Vor etwa 40 Jahren hatte sie in Folge der Entdeckungen von Ross und Parry in den nordwestlichen Revieren einen bedeutenden Aufschwung genommen, im Jahre 1831 aber traf sie ein furchtbarer Schlag, indem ein grosser Theil der Englischen Fahrzeuge (19) im Eise der Melville-Bai vernichtet wurde. Die Zahl der beim Fischfang betheiligten Häfen ist ebenfalls weit geringer als früher, nur Dundee schickt noch jetzt eine grössere Anzahl Dampfer auf den Robbenfang nach Grönland (wir gebrauchen hier diesen Ausdruck immer im Sinne der Fischer, welche darunter die See bei Ost-Grönland und Spitzbergen verstehen). Sodann gehen dieselben Dampfer, nachdem sie den Robbensegen abgeladen, nach der Davis-Strasse, um bis weit nach Norden hinauf Walfische zu fangen. Die Einführung der Dampfer für diese Grossfischerei datirt aus dem Jahre 1858. Die Fischerei Dundee's stützt sich bekanntlich hauptsächlich auf die daselbst emporgeblühte Jutefabrikation, welche nach Yeaman's Mittheilungen in dieser Zeitschrift das weitaus bedeutendste Manufakt Dundee's ist. Die Anwendung des Walfisch- und Seehundsthranes vor dem Spinnen der Fasern ist unentbehrlich; beide grosse Erwerbszweige stützen und tragen sich also gegenseitig. Dundee bedarf zum Zwecke dieser Fabrikation jährlich 2200 Tons Thran, was gegen 21.000 Bremer Tonnen ausmacht. Auch in Deutschland ist die Jutefabrikation in der Entwickelung begriffen, aber die an der Weser noch immer aufrecht erhaltene Deutsche Grossfischerei wird ihren Bedarf an Thran wohl nicht in dem Maasse decken, wie diess in Schottland der Fall ist. Das in Dundee's Fischerflotte angelegte Kapital beträgt weit über £. 200.000. — Die Schleswig-Holsteinischen und Holländischen Häfen scheiden aus den Grönlands-Unternehmungen fast ganz aus, Hamburg ebenfalls. In Dänemark wurde eine neue Fischereigesellschaft gegründet, deren Betrieb leider bis jetzt ein ungünstiger war. Der Robbenschlag wird mehr und mehr Hauptsache.

Seit den dreissiger Jahren tritt die sogenannte Südseefischerei, in welcher die Amerikaner schon lange Zeit hindurch Bedeutendes leisteten, auch für die Europäischen Unternehmungen in den Vordergrund. Sie erstreckt sich auf das ganze Gebiet des Stillen Meeres, das Bering-Meer und das Polar-Meer jenseits der Bering-Strasse, die Gründe um Aljaska und die Bai von Ochotsk, während die antarktischen Regionen nur einzeln besucht werden. Die Betheiligung Europa's an dieser Fischerei gipfelt Anfangs der funfziger Jahre, sinkt aber rasch und jetzt haben die direkten Expeditionen von Fischerfahrzeugen aus Europa nach der Südsee meines Wissens ganz aufgehört.

Wir werfen nun zunächst unseren Blick auf einige Gegenstände und Verhältnisse, welche bisher noch nicht berührt wurden, die aber beleuchtet werden müssen, wenn das von uns zu entwerfende Bild des ganzen Betriebes in neuer und neuester Zeit ein einigermaassen vollständiges sein soll.

Gegenstände des jetzigen Fischfanges in den arktischen Meeren Europa's: der Grönländische Walfisch und andere Walarten, der Eisbär, das Walross und der Seehund. — Ohne auf das schwierige und, wie die neuesten Diskussionen zwischen zwei berühmten Naturforschern, den Herren J. E. Gray und Van Beneden, zeigen, noch immer streitige Kapitel der Klassifikation der Cetaceen näher einzugehen, müssen wir doch hier zum Verständniss des Folgenden Einiges in Beziehung auf die Gegenstände des Fanges anführen. Wir stützen uns dabei hauptsächlich auf Scoresby und die in

freundlichster Weise uns gegebenen Mittheilungen des Captain David Gray in Peterhead, des bekannten Englischen Fischerkapitäns, und berücksichtigen dabei zugleich, was uns aus den mündlichen Mittheilungen hiesiger Kapitäne bemerkenswerth erschien.

Die Walthiere, welche in der Grönländischen See und in der Davis-Strasse Gegenstand des Fanges, sind folgende:

1) der Gemeine oder Grönländische Walfisch (Balaena mysticetus),
2) der Rorqual, bei den Engländern the Finner genannt (Balaenoptera boops),
3) der Weisse Wal (Beluga, Delphinopterus leucas),
4) der Narwal (Monodon monoceros),
5) der Bottlenose der Englischen Fischer.

1. Der für den Fang wichtigste und bedeutendste ist der unter 1 aufgeführte Grönländische Walfisch, von den Englischen Fischern „the Black" oder „Greenland Whale" genannt; seine gewöhnliche Länge ist 50 bis 60 Engl. Fuss, und wenn er ausgewachsen ist, liefert er 14 bis 20 Tons Thran. Nach Scoresby misst ein ausgewachsener Walfisch hinter den Finnen 30 bis 40 Engl. Fuss im Umfange. Der Kopf hat gewissermaassen eine dreieckige Gestalt, der untere Theil, dessen bogenförmige Aussenlinie durch die Form der Kinnlade bestimmt wird, ist flach und misst 16 bis 20 Fuss in der Länge, 10 bis 12 Fuss [1]) in der Breite. Die Unterlippe, welche 15 bis 20 Fuss lang, 5 bis 6 Fuss hoch ist und die Höhlung des Mundes bildet, sitzt an der unteren Seite der Kinnlade fest, steigt unter einem Winkel von etwa 80 Graden aufwärts und hat von vorne gesehen die Gestalt der ersten Hälfte des Buchstabens U (so wie er geschrieben wird). Die obere Kinnlade, die den Schädel einfasst, ist an der vorderen Seite unterwärts gebogen, so dass sie die Stirn und die oberen Theile der Mundhöhle schliesst, und ist von der Oberlippe schuppenartig auf beiden Seiten überdeckt. Die Finnen oder Flossen, zwei an der Zahl, liegen zwischen einem Drittel und zwei Fünfteln der Länge des Thieres, von dem Maul an gerechnet, und ungefähr 2 Fuss hinter dem Mundwinkel. Sie sind 7 bis 9 Fuss lang und 4 bis 5 Fuss breit.

Der Schwanz, der auf jeder Seite 80 bis 100 Q.-Fuss Fläche hält, ist ein furchtbares Werkzeug zur Bewegung und Vertheidigung. Seine Länge beträgt nur 5 oder 6 Fuss, aber seine Breite 18 bis 24 oder 26 Fuss.

Der Rachen enthält anstatt der Zähne zwei lange Reihen von Barten oder Fischbein, die an den Seiten des Schädels festsitzen. Sie sind im Allgemeinen der Länge nach gekrümmt, obwohl sie bisweilen gerade gehen, und geben dem oberen Theile des Rachens eine bogenförmige Gestalt. Sie sind unmittelbar von den Lippen bedeckt, die an dem unteren Theil der Kinnlade festsitzen, und schliessen zwischen ihren äussersten Enden die Zunge ein. Jede Reihe besteht aus mehr als 300 einzelnen Stücken oder Blättern; die längsten sitzen ungefähr in der Mitte und von da nehmen sie nach beiden Seiten hin immer mehr ab. 15 Fuss ist die grösste Länge des Fischbeins, 10 bis 11 Fuss die mittlere Grösse und 13 Fuss ist eine Länge, die man schon selten findet. Die grösste Breite, die es an dem Theile hat, welcher im Gaumenfleisch festsitzt, beträgt 10 oder 12 Zoll. Die Blätter, welche die beiden Reihen von Fischbein ausmachen, laufen parallel, mit ihrer breiten Seite gegen einander gekehrt, in einem Abstand von zwei Dritteln eines Zolles (die Dicke des Blattes mitgerechnet), und gleichen einem Paar Sägen in einer Schneidemühle. Die inneren Ränder sind mit Fransen von Haaren besetzt und der äussere Rand eines jeden Blattes, einige wenige an einem jeden Ende der Reihe ausgenommen, ist unterwärts gekrümmt und abgeplattet, so dass gegen die Lippen eine glatte Fläche gekehrt ist. Bei den jungen Walfischen ist das Fischbein nur wenige Zoll lang; erreicht die Länge desselben 6 Fuss und darüber, so giebt der Fisch schon eine ziemliche Menge Thran. Die Farbe des Fischbeins ist bräunlich-schwarz oder bläulich-schwarz, bisweilen ist es der Länge nach weiss gestreift [1]). Wenn es eben gereinigt ist, so zeigt die Oberfläche ein hübsches Farbenspiel. Ein grosser Walfisch giebt bisweilen anderthalb Tons Fischbein. Wenn das „Probeblatt", das grösste von der ganzen Reihe, 7 Pfund wiegt, so kann der ganze Ertrag auf eine Tonne geschätzt werden, und so nach Verhältniss. Das Fischbein ist in dem Schädel in eine Art von Fuge eingelassen. Alle Blätter derselben Reihe sind durch das Gaumenfleisch verbunden, in welches das dicke Ende derselben hineinreicht. Das Gaumenfleisch ist weiss, faserig, zart und geschmacklos. Es schneidet sich wie Käse und hat das Aussehen des Inneren einer Kokusnuss.

Unmittelbar unter der Haut liegt der Speck oder das Fett, das den ganzen Körper des Thieres nebst den Flossen und dem Schwanze umkleidet. Die Farbe desselben ist gelblich-weiss, gelb oder roth, an sehr jungen Thieren ist es immer gelblich-weiss. Bei manchen alten gleicht es in seiner Farbe dem Fleisch des Lachses. Es schwimmt in Wasser, daher die im Verhältniss zu seinem Gewicht enorme Schwimmkraft des Fisches. Die Dicke desselben rund um den Körper ist zwischen 8 und 10 bis 20 Zoll, sie ist sowohl an verschiedenen Theilen als bei verschiedenen Thieren verschieden. Die Lippen bestehen fast ganz aus Speck, die Zunge besteht vorzüglich aus einer weichen Art von Fett, das weniger Thran giebt als ein anderer gleich grosser Theil des Specks. In der Mitte und gegen die Wurzel der Zunge ist das Fett mit muskelartigen Fibern durchzogen. Der übrige Theil des Unterkopfes, ausser der Kinnlade, besteht

[1]) Die Fusse sind hier immer Englisches Maass.

[1]) Siehe die später folgenden Mittheilungen über die Fischbein-Fabrikation in Deutschland.

fast ganz aus Fett und auch der Schädel ist mit einer beträchtlichen Schicht desselben bedeckt. Die Flossen bestehen aus Speck, Sehnen und Knochen und der Schwanz enthält einen dünnen Überzug von Speck. Der Thran scheint in dem Speck in kleinen Zellen enthalten zu sein, die durch ein starkes Netz von sehnigen Fasern verbunden sind. Diese Fasern scheinen, indem sie an der Oberfläche dicht zusammengehen, die Substanz der Haut zu bilden. Der Thran wird durch die Hitze herausgetrieben und geht grossentheils von selbst aus den zerschnittenen Speckstücken heraus, wenn der sehnige Theil des Specks in Fäulniss übergeht. Der Speck und das Fischbein sind allein die Gegenstände, um derentwillen der Walfisch gefangen wird. Das Fleisch und die Knochen werden zurückgelassen, ausgenommen bisweilen die Kinnladen. Der Speck hat, so lange er frisch ist, durchaus keinen unangenehmen Geruch. Die Menge Thran, welche ein Walfisch liefert, steht gewöhnlich in einem bestimmten Verhältniss zu der Länge seiner längsten Barten. Man hat die folgende Tabelle über dieses Verhältniss nach einem mittleren Anschlage aufgestellt:

Länge der Barten in Fussen	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Ertrag an Thran in Tons	1½	2¼	2¾	3½	4	5	6½	8¼	11	13⅛	17	21

Dass bisweilen Ausnahmen hiervon vorkommen, versteht sich von selbst. So erzählt Scoresby, dass einmal ein Walfisch von 2½ Fuss Fischbein beinahe 10 Tons Thran gab, dagegen ein anderer mit 12 Fuss Fischbein nur 9 Tons. Indessen sind solche Beispiele sehr selten.

Von einem grossen Walfisch, der 60 Fuss lang und 70 Tons schwer ist, wiegt der Speck etwa 30 Tons, die Knochen des Kopfes, das Fischbein, die Flossen und der Schwanz 8 bis 10 und der übrige Theil des Rumpfes 30 bis 32.

Das Fleisch eines jungen Walfisches hat eine rothe Farbe, und wenn es vom Fett gereinigt, auf dem Rost gebraten und mit Pfeffer und Salz gewürzt wird, so schmeckt es wie derbes Rindfleisch; dagegen sieht das Fleisch von alten Walfischen beinahe schwarz aus und ist überaus grob. Von der ungeheueren Masse von Muskeln, die den Körper umgeben, dient ein grosser Theil zur Bewegung des Schwanzes. Der Schwanz besteht vornehmlich aus zwei netzartigen Lagen von sehnigen Fibern, die dicht in einander geflochten sind und sehr wenig Thran enthalten. In der Mitte laufen die Fibern nach allen Richtungen, in den übrigen Theilen sind sie geordneter. Diese Substanz wurde besonders in Holland in den Leimsiedereien benutzt.

Die meisten Knochen des Walfisches sind sehr porös und enthalten eine grosse Menge Thran. Die Kinnladen, die 20 bis 25 Fuss lang sind, werden, wie gesagt, öfter mitgenommen, und zwar wegen des Thranes, der aus ihnen herausträufelt, wenn das Schiff in ein wärmeres Klima kommt. Die äussere Oberfläche der meisten porösen Knochen ist dicht und fest. Die Rippen sind fast durchgehends dicht, aber der Schädel ist beinahe eben so porös wie die Kinnladen.

2. Der Rorqual, Englisch the Finner genannt, 90 bis 100 Fuss lang, geringer an Thranergiebigkeit, ist neuerdings besonders von Norwegen aus Gegenstand des Fanges geworden. Ich habe mich bemüht, Näheres über diese Walart und namentlich den Werth des Fanges von dorther zu erfahren, indessen ohne genügenden Erfolg, so dass ich nur abschreiben müsste, was Scoresby über diese Walart sagt. Ich ziehe es daher vor, auf das Werk desselben und zwar auf Band I, S. 482, zu verweisen. Von Deutschen Fischern wird diese Walart eben der geringeren Thranergiebigkeit wegen nicht gefangen. Die Deutsche Fischerei beschränkt sich vielmehr lediglich auf den unter 1 aufgeführten „Grönländischen Walfisch".

3. Der Weisse Wal, ungefähr von derselben Grösse wie der Narwal, liefert auch eben so viel Thran. Er wird besonders in der Cumberland-Strasse von den Englischen Whalern mit Hülfe der Eingeborenen getödtet.

Nur der Grönländische Wal und der Finner haben Barten.

4. Der Narwal. Derselbe ist nach Captain D. Gray's Mittheilungen 12 bis 15 Engl. Fuss lang und liefert ⅛ bis ⅙ Ton Thran. Einen nicht unbedeutenden Handelswerth (150 Thlr.) hat bekanntlich der 9 bis 10 Fuss lange Zahn des „Eenhoorn", wie unsere Seeleute diese Walart nennen. Der „Hudson" fing im Jahr 1860 zwei Narwale.

5. Der Bottlenose-Wal, 15 bis 20 Engl. Fuss lang, liefert 1½ bis 2 Tons Thran.

Es mag hier noch der Schwertfisch als einer der ärgsten Feinde des Grönländischen Walfisches, des Bottlenose und des Narwal erwähnt werden. Nicht selten sind Grönlandsfahrer Zeugen davon gewesen, dass eine Heerde Schwertfische auf einen Walfisch der erstgenannten Art Jagd machte und ihn tödtete [1]). Auch Seehunde werden von den Schwertfischen gejagt und Kapitän Gray erzählt mir ein Beispiel, wo ein Seehund sich, von einem Schwertfisch gejagt, auf ein Schiff zu flüchten suchte.

Dass die Grönlandswale Wanderungen, entweder um Kap Farewell herum oder durch irgend eine noch unentdeckte Strasse im Norden Grönland's, von der Spitzbergen-See nach der Davis-Strasse und umgekehrt unternehmen, dafür ist ein Fall bekannt, obgleich Kapitän Gray mir nicht das Schiff und das Jahr angeben kann, in welchem es sich ereignete, dass ein bei Spitzbergen harpunirter Fisch in der Davis-Strasse — in einer und derselben Saison — getödtet wurde. Im Jahr 1863 tödtete Kapitän Gray in der Grön-

[1]) Captain Gravil von dem Englischen Schiff „Diana" sah eine solche Jagd 300 miles östlich vom Kap Farewell.

ländischen See einen grossen Wal, in dessen Körper noch eine Schiessharpune stak, datirt: Newcastle 1839. Ohne Zweifel war dieser Fisch in der Davis-Strasse harpunirt worden, denn von Newcastle aus sind die Grönlandsfahrten schon früh eingestellt worden, während sie nach der Davis-Strasse noch bis in die neuere Zeit fortgesetzt wurden. Die Barke „Kate" tödtete 1866 einen kleinen Wal unter 78° 30′ N. Br. (Länge nicht angegeben), in dessen Körper eine Eskimo-Harpune stak.

Ähnliche Zeichen der Wanderungen der Wale, und zwar vom Europäischen Eismeere nach der Bering-Strasse und umgekehrt, sind durch Scoresby und Andere bekannt geworden.

Die Jagd auf Eisbären. — Über die Jagd des Eisbären, des Königs unter den Vierfüssern der Polargegenden, wie ihn Scoresby nennt, das Folgende. Er ist bekannt genug, findet sich fast in jedem Zoologischen Garten, und an naturgeschichtlichen Beschreibungen über dieses Thier ist kein Mangel. Nur wenn die Gelegenheit sich als besonders günstig erweist und weder Robben noch Fische in Sicht sind, wenn das Schiff an einem Felde ruhig vor Anker liegt und hier oder auf einer an dem Boot vorübertreibenden Scholle der meist nur vereinzelt vorkommende Eisbär (Ursus maritimus) unbeweglich sitzend einem gutgezielten Schusse Erfolg verspricht, war und ist er ein Gegenstand der Jagd. Die Eisbärenjagd ist unter allen Umständen mit Gefahr verbunden. „Die auf die Eisbärenjagd ausgehen, müssen mindestens 4 bis 5 Mann stark sein, um einander beizuspringen, wenn der Erste, welcher auf das Thier anschlägt, das Missgeschick haben sollte, zu fehlen. Man zielt am besten auf die Ohren oder die Brust." So sagen die alten Holländischen Fischerberichte, indem sie manche Anekdote über heisse, mit Bären bestandene Kämpfe hinzufügen. Aus neuerer Zeit ist folgende von Martins in seiner „Reise von Spitzbergen zur Sahara" wieder mitgetheilte Anekdote von Admiral Nelson, der bekanntlich seine erste Probe als Seemann im Eismeer ablegte, bemerkenswerth. Nelson machte als Midshipman die Polarexpedition von Phipps mit. Ganz allein nahm er es einst mit einem Eisbären auf, und als man den schmächtigen, zarten Jüngling fragte, wie er so waghalsig sein könne, sich mit einem so furchtbaren Thiere zu messen, antwortete er einfach: „Ich wollte sein Fell meinem Vater mitbringen."

Barents und seine Leute hatten auf ihrer Fahrt und beim Aufenthalt auf Nowaja Semlä manchen Strauss mit den Eisbären zu bestehen, eben so Cook 1788 bei Spitzbergen. Es ist schwieriger, den Bären auf dem Eise zu jagen als im Wasser. Naht er sich dem Boot, so haben die Leute die Beile bereit, um ihm die Tatzen, wenn er sie etwa auf den Bord des Bootes legen sollte, abzuhacken. Die Vervollkommnung der Schusswaffen kommt auch der Bärenjagd sehr zu Statten und diess erwies sich im Jahre 1868 besonders bei den Bärenkämpfen, welche die Leute des Dampfers „Albert" bestanden. Der Eisbär wird allein seines Felles wegen gejagt, das je nach der Grösse 15 bis 20 Thlr. werth ist. Eins der vom „Albert" mitgebrachten Eisbärenfelle mass in seiner grössten Länge etwa 9 Fuss. Der vorjährigen Bärenjagden der Mannschaft des „Albert" ist in dem früher abgedruckten Bericht über die vorjährige Polarreise dieses Schiffes gedacht worden. Indessen will ich hier noch die kurze, aber äusserst lebendige Schilderung einer Eisbärenjagd mittheilen, welche der Königl. Preuss. Marine-Ingenieur Brix in seinen „Skizzen aus dem nördlichen Eismeer nach Tagebuchaufzeichnungen" giebt. Brix machte im Jahre 1852 eine Grönlandsfahrt auf dem Bremer Schiff „Neptun" mit und schildert seine Eindrücke in äusserst frischer und lebendiger Weise, so dass das in der Form von zwei Vorlesungen gedruckte Büchlein Jedem zur anregenden Unterhaltung zu empfehlen ist.

„Siehe! wer unterbricht plötzlich die Einförmigkeit der Winterlandschaft? Warum stürzen sich die vereinzelten Robben in jäher Hast in die Fluth? Lärmend und schreiend erhebt sich das Volk der Luft und umkreist mit ängstlichem Flügelschlage das Schiff. Schwerfällig, plumpen Schrittes bewegt sich auf dem Eise der langgestreckte Leib des Königs der nördlichen Quadrupeden. Eine Eisbärin, wie sich bei näherer Betrachtung zeigt, gefolgt von zweien Jungen, nähert sich uns. „Das ist ein Fang, der lohnt; seid bereit zur Jagd! Dort jene von Eistrümmern gebildete Wand ist wie geschaffen, uns ihren argwöhnischen Blicken zu verbergen." Schnell ist ein Köder hingeworfen und von den scharfen Nasen der Thiere gewittert. Die Jungen, vorschnell, versuchen der Alten vorauszueilen, ein sanfter Schlag mit der Pranke der Mutter, der sie einige Schritte zurückwirft, belehrt sie, dass sie die Gesetze der Höflichkeit übertreten haben. Aller Vorsicht, welche die Mutter anwendet, ungeachtet und alles Misstrauens zum Trotz zieht es sie jedoch immer näher zu dem herrlich duftenden Fischspeck. Da kracht ein Schuss durch die Stille; das eine der beiden Jungen stürzt zusammen. Durch den Knall erschreckt wendet sich die Mutter zur Flucht; doch gewahrend, dass nur einer der kleinen Bären ihr folgt, kehrt sie zurück, beschnuppert den blutenden Liebling und von seinem leisen Wimmern zur Rache entflammt wendet sie sich gegen uns, die wir unsern schützenden Wall verlassen haben. Bald aufgerichtet auf den Hinterbeinen schreitend, bald wieder schwer auf die Vorderfüsse niederfallend, stürzt sie sich auf ihre Feinde. Aus grösserer Nähe kracht ihr ein zweiter Schuss entgegen, verwundet zuckt sie zusammen, doch aufs Neue stürzt sie vorwärts. Von zwei Seiten mit Lanzen angefallen, wird sie, wenn sie sich dem einen der Angreifer zuwendet, die entgegengesetzte Seite unbeschützt lassen und dort den Todesstoss empfangen. Mit lang aus dem weit geöffneten Rachen heraushängender Zunge, dampfendem Athem und rollenden Augen läuft sie, ein Bild der blinden Wuth, die verkörperte Rache, schrecklich anzusehen, in ihr Schicksal, das sie bald ereilt und nach kurzem Kampfe zu ihrem todten Jungen bettet, dem sich endlich auch das letzte Glied der Familie zugesellt, welches unwissend, was zu thun, neugierig dem Kampfe zugeschaut hat."

Höher stellt sich der Werth des Eisbären, wenn es gelingt, sich seiner lebend zu bemächtigen. Im Jahre 1867 brachte der „Hudson" einen alten und einen jungen lebendigen Bären mit, im Jahre 1868 fand ich auf dem Deck des eben angekommenen Dampfers „Bienenkorb" ebenfalls einen jungen lebendigen Bären im Käfig eingesperrt. Die Juli-Sonne, welche ihre brennenden Strahlen auf seinen schmutzig-gelben Pelz ergoss, stimmte ihn offenbar sehr

unbehaglich. (Derselbe war für den Oberpräsidenten der Provinz Hannover bestimmt, ist aber bald — wenn ich nicht irre, im Zoologischen Garten zu Hannover — gestorben.) Ein ausgewachsener lebendiger Eisbär wird mit 100 bis 150 Thlr. bezahlt. Das Einfangen eines Bären geschieht vom Boot aus mittelst einer geschickt um den Hals des Thieres zu werfenden Schlinge; durch zwei eiserne Ringe, die an der Aussenseite des Bootes befestigt sind, wird dann das Tau durchgezogen und der Bär so lange angepresst festgehalten, bis ihm vom Schiffe aus ein stärkeres Tau umgeschlungen ist, mittelst dessen er auf das Schiff hoch aufgewunden und in den grossen eisernen Käfig, den jedes Grönlandsschiff für solche Fälle auf Deck hat, eingelassen wird; dort sitzt er dann wohl verwahrt, von Zeit zu Zeit mit Seewasser überschüttet und mit Fleisch gefüttert, bis er bei der Rückkehr in dem milderen Klima zu leiden beginnt. Er wird dann möglichst bald verkauft, seinem neuen Eigenthümer, einem Händler mit wilden Thieren, oder, wenn ihm gleich das bessere Loos lächelt, einem Zoologischen Garten zugeführt, wo ihm ja immer eine sorgsame, seiner Polarnatur möglichst entsprechende Behandlung und Verpflegung zu Theil wird.

Dass übrigens die „Grönländer" von der Weser die Begegnung mit dem Polarbären nicht scheuten, mag aus folgenden Zahlen der Eisbärenjagden einiger der Bremer Grönlandsfahrer hervorgehen. Seit 1852, bis wohin zurück ich schriftliche Notirungen darüber vorfinde, wurden im Ganzen durch die von der Weser ausgehenden Schiffe 156 Eisbären als Jagdbeute mitgebracht. Im Jahr 1857 war diese Jagd besonders ergiebig, denn es brachten mit:

Schiff	„Weser"	13 Bären.
„	„Grönland"	3 „
„	„August"	4 [1]) „
„	„Delphin"	6 „
„	„Elsfleth"	4 „
		30 Bären.

1859	brachte die	„Hannover" . . .	10 Bären,
1863	„	„ „Weser"	10 „
1865	„	der „Hudson"	7 „

Auch die Schiffe, welche nach der Davis-Strasse oder, wie unsere Deutschen Seeleute kurzweg sagen, nach der „Strasse" fahren, bringen öfter Bären mit. So wird noch im vorigen Jahre berichtet, dass der Schottische, am 2. Nov. heim gekommene Schraubendampfer „Polynia" zwei lebendige Bären mitbrachte und deren eine grosse Zahl tödtete.

Das Walross und seine Jagd durch die Grönlandsfahrer. — Von der Jagd auf das Walross giebt uns Dr. Hayes in seinem Polar-Reisebericht eine höchst anziehende Schilderung. Noch im vorigen Jahrhundert gab es bei Spitzbergen solche ungeheuere Heerden, wie sie Hayes am 3. Juni 1861 auf 78° N. Br. und 73 bis 74° W. L. antraf. Holländische Fischer tödteten im Jahr 1767 auf Moffen-Eiland 2200 Walrosse, die am Ufer überrascht und denen der Rückweg dadurch abgeschnitten wurde, dass man die Leichen der getödteten Thiere als einen Wall zwischen der Heerde und dem Meere aufstapelte. Gegen das Walross ist die Lanze, nicht die Harpune die richtige Waffe. Jetzt gehen noch einige Fahrzeuge von Norwegen (Tromsöe) auf den Walrossfang an der Ostküste von Spitzbergen, während die Russen sich seit etwa 1830 von Spitzbergen zurückgezogen haben und diese von Spörer uns so anschaulich in seinem Werk über Nowaja Semlä geschilderte Jagd noch bei Nowaja Semlä betreiben. In der Bering-Strasse ist das Wallross sehr häufig.

Schiffe von der Weser auf die Walrossjagd bei Spitzbergen. — Auch von der Weser aus sind wiederholt Schiffe expedirt worden, um auf und bei Spitzbergen Walrosse und Renthiere zu jagen, nebenher auch die Nester der Eidergans auszunehmen. Es hat sich aber dieses Geschäft als durchaus nicht lohnend erwiesen. Die „Aurora", ein kleines Fahrzeug von 49 Last, bemannt mit 18 Mann, wurde für Hannover'sche Rechnung zuerst am 17. April 1860 expedirt. Sie kehrte Mitte November mit dem geringen Fange von 70 Walrossen und einer Partie Robben zurück, welche zusammen 120 Tonnen Thran lieferten. Carlsen, ein zu diesem Zweck engagirter Norweger, kommandirte die „Aurora", welche 1861 vom 15. März bis 9. Oktober abwesend war und nur 6 Walrosse, 83 grosse Robben, 2 Eisbären, 10 Renthiere und 21 Pfund Daunen mitbrachte. Die „Aurora" fuhr noch vier Jahre für ein Bremer Haus nach Spitzbergen; in den beiden letzten Jahren war Kapitän Hagens Kommandeur.

Ehe wir den Seehundsfang, welcher noch jetzt einen wesentlichen Theil der Englischen, Deutschen, Norwegischen und Dänischen Grönlands-Unternehmungen ausmacht, besprechen, holen wir Einiges nach. Es betrifft hauptsächlich die grösseren oder geringeren Chancen des Fischfanges und auch des Robbenschlages im Grönländischen Meere, je nach der Lage und Beschaffenheit des Eises, so wie den sonstigen Witterungsverhältnissen.

Chancen des Fischfanges je nach Eis- und Witterungsverhältnissen. — Die Verbreitungszone des Walfisches ist durch Maury, der in seinem berühmten Werke „Physische Geographie des Meeres" nach sorgfältigen Ermittelungen, aus einer grossen Zahl von Whaler-Logbüchern, das Gebiet des Walfisches im Ganzen bestimmte, bezeichnet und im Allgemeinen dahin angegeben, „dass die tropischen Gegenden des Oceans dem eigentlichen Walfisch gleichsam ein Feuermeer sind, durch welches er nicht hindurch kann und in welches er nie eindringt". Er sagt weiter: „Auch die Thatsache wurde an den Tag gebracht, dass dieselbe Art Walfische, welche längs der Küsten Grönlands, in der Baffin-Bai &c., gefunden wird, auch im nördlichen Stillen Ocean

[1]) Unter ihnen ein lebendiger.

und um die Bering-Strasse vorkommt und dass der Walfisch der nördlichen Hemisphäre von dem der südlichen sich wesentlich unterscheidet." Ob aber der bow-head der Bering-Strasse wirklich genau dieselbe Art wie der Grönländische Wal ist, darüber vermochte ich mir noch keine Gewissheit zu verschaffen. In unserem Falle handelt es sich vorzugsweise um den „gemeinen Grönländischen Walfisch" (Balaena mysticetus). In den arktischen Gewässern Europa's ist der 71. Grad (nach Scoresby) oder nach der Ansicht erfahrener Kommandeure, von welchen ich mündliche, resp. schriftliche Mittheilungen darüber erhielt, der 70. Grad die südlichste Grenze, bis zu der noch, wenn auch selten, Walfische angetroffen werden. Im Allgemeinen gilt bei unseren Fischern die Regel, dass im Frühsommer die Fischerei vorzugsweise auf dem 78. und 79. Breitengrad, dagegen in der „Nátid", wie sie es nennen, im August, auf dem 73. bis 75. Breitengrad ergiebig sei. Nach des Bremer Kapitäns Westermeyer Erfahrung nimmt der Fisch (unter Fisch ist immer Walfisch in der Grönlandsfahrer-Sprache zu verstehen) sehr häufig seinen Lauf in der Richtung von Südwest nach Nordost. Scoresby macht in seinem, in dieser Beziehung freilich durch die seitdem verflossene Zeit wohl nicht mehr vollgültigen, Werk, das 1820 erschien, ausführliche Mittheilungen, denen wir noch Einiges entnehmen. Im Allgemeinen gilt von Alters her die Regel, dass aus der Farbe des Wassers, dunkelgrün, sich auf reichliches Vorhandensein der Krustaceen, der Nahrung des Fisches, und somit auf die Nähe von Fischen schliessen lasse. Fischerei bei Spitzbergen: Frühzeitig im April reichlich an der Grenze des Eises bei Hakluyt's Headland auf dem 80. Grad N. Br., auch wohl 1 bis 2 Grad südlicher. Im Monat Mai öfter am Rande des losen Eises auf dem 79. Breitengrade grosse Fische. Kleinere an Eisfeldern und öfter in Eisbaien auf dem 80. Breitengrad. Im Juni ist der Fisch am häufigsten und wird zuweilen zwischen dem 75. bis 80. Grad auf jedem Breitengrad getroffen, und zwar sowohl im offenen Wasser als im losen Eis und an Eisfeldern und Flarden, wie auch an dem festen, undurchdringlichen Eis gegen die Küste von Grönland. Die kleineren Fische werden zu dieser Zeit südlicher als im Frühjahr angetroffen, und zwar an den Grenzen des Westeises auf 78 bis 78½° N. Br. Der 78. bis 78½ Grad ist nach Scoresby das unergiebigste Gebiet. Diese Breite ist bei den Englischen Fischern die Grenze zwischen der Fischerei „northward" und der Fischerei „southward".

Auf der Breite zwischen 77 und 77½° wird überhaupt selten ein Fisch gefangen, daher nennen sie die Engländer „the dead latitude", die Deutschen „dat dowe Water" (das taube Wasser). Die Breiten werden von unseren Kommandeuren kurzweg mit „up de eene, up de twee" (auf der Eins, auf der Zwei) &c. bezeichnet. Die Fische wechseln nach Scoresby in Folge der Nachstellungen ihre Reviere. Wenn man sie eine längere Zeit ungestört liesse, würden sie wahrscheinlich zu den Küsten und Baien von Spitzbergen und der Nachbarinseln zurückkehren.

Wenn zwischen der Bären-Insel und Spitzbergen das Osteis sich mit dem Grönländischen Eis verbunden hat und sich auf diese Weise eine geschlossene Eismasse bildet, dann sagt der Fischer: „Das Eis liegt breit, es ist ein Südeisjahr". Dieses „Südeis", wo der Fisch zu suchen ist, schützt ihn vor südwestlicher Dünung, doch lässt sich nicht unbedingt sagen, dass der Fisch die Dünung vermeide. Liegt das Eis dagegen schmal, dann sind die Aussichten für die Fischerei schlecht. Das Gebiet ist dann zu gross und die Fische sind schwer zu erreichen. Doch gilt diess, wie wir sehen werden, nicht immer. Die Fischerei ist gewöhnlich nach einem strengen Winter gut, wenn also das Eis sehr südlich liegt. Dann kommen, sagt L. Bahre in seinen 1838 geschriebenen Skizzen, auch die Fische, welche zwischen Spitzbergen und Nowaja Semlä leben, heraus und zum Vorschein, zur grossen Freude der Harpuniere, welche diese, die kürzer, dicker, heller von Farbe und leichter zu fangen sein sollen als die im Westeis, zum Unterschied Südeis-Fische nennen. Manche dieser Gattung bleiben an den Küsten von Grönland; so sagen die Kommandeure, welche deren habhaft wurden, und die den leichten Fang des dickeren, weicheren Speckes des Südeis-Fisches, oder eigentlichen Fisches von Osten her, nicht genug rühmen können. Die Farbe dieser Gattung sei sehr hell, sagen sie, die des Westeis-Fisches sammt-schwarz, die grauen müssten die Bastarde sein. Der Fisch von Osten liebt das kleine zerbrochene Eis, der von Westen, welcher, wie sie meinen, südlich um Kap Farewell Reisen nach der Davis-Strasse macht, sucht das grosse Eis.

Das Eis soll bei einem Südeis-Jahr im Frühjahr etwa auf folgende Weise sich gelagert finden: „Einige Meilen südlich vom Kap Farewell auf Island, so dass die Hälfte dieser Insel umschlossen ist, von hier ein wenig westlich, von Jan Mayen auf Kap Lookout von Spitzbergen, 40 bis 48 Engl. Meilen südlich von demselben, und dann streicht es östlich auf Nowaja Semlä" oder gar auf Lappland, häufiger ist Bären-Eiland auch innerhalb des Eisgebiets. Im Frühjahr bricht das Eis an der Westküste Spitzbergens auf und wird durch nordöstliche Winde auf das an den Ostküsten von Grönland sich ablagernde sogenannte Westeis geschoben, so dass hierdurch ein Bassin entsteht, in welchem ziemlich frei umhergesegelt werden kann; doch ist es oft sogar schwierig, zu demselben zu gelangen und die Passage durch einen Damm zusammengeschobenen Eises, der südlich vom Kap Lookout an sich westlich nach dem festen Eis hinzieht, zu suchen.

Deutlicher spricht sich noch Scoresby über die Grenzen und Lage des Polareises bei den Fischrevieren in der Grönländischen See aus. Er sagt: In einer „open season", wenn also ein ununterbrochenes Fahrwasser längs der Westküste von Spitzbergen bis nach Hakluyt Headland sich erstreckt, dehnt sich ein 20 bis 30 Seemeilen breiter Wasserkanal zwischen dem Lande und dem Eise bis zum 79. oder 80. Breitengrade aus, indem er sich allmählich der Küste nähert. Durch Stürme und Strömungen erleidet die Grenze und Beschaffenheit des Eises verschiedene Veränderungen, die besonders in der Nähe der Küste deutlich werden, da man von dieser aus am besten das Hervortreten oder Zurückgehen der Eislinie bemerken kann.

Scoresby und Gray über Eis und Fischreviere in verschiedenen Jahren. — Scoresby macht uns ausführliche Mittheilungen, wie verschieden sich die Verhältnisse in einer Reihe von Jahren — 1803 bis 1822 — gestalteten. Ich gebe hier Einiges daraus, indem ich die neueren Erfahrungen des Captain D. Gray anschliesse.

1803 war „an open season", Mitte April freie Schifffahrt bis zum 81. Grad, die Fischerei aber schlecht.

1804. Mitte Mai eröffnete sich den Schiffen eine Passage zu den nördlichen Stationen, die Fischerei war leidlich gut. Eben so war sie es 1805, wo gegen Ende April bis zum 78. Breitengrad die Schifffahrt frei war. Die Rückfahrt aus dem Eise war leicht.

Das Jahr 1806 war ein Südeis-Jahr. Die Eisbarrière war so ausgedehnt, dass es nur drei Schiffen gelang, sie zu durchdringen, sie erstreckte sich von 75,20 Grad bis 79,30 Grad. Jenseits derselben war eine offene See in einer Ausdehnung von 30 bis 50 Engl. Meilen von Süd nach Nord. Scoresby's Schiff segelte hindurch und zwar zuletzt etwa 300 Englische Meilen nordöstlich, ohne das Ende dieser offenen See zu erreichen. (Bei dieser Gelegenheit erreichte er die hohe Breite von 81° 30′ bei 19° Ö. L.)

Das Jahr 1807 war wiederum ein Südeis-Jahr. Der glücklichste Fischfang war auf dem 75. und 76. Breitengrad.

1808 war „an open season". Das vorhandene Eis gewährte genügenden Schutz, ohne die Fischerei zu hemmen. Walfische waren in Menge vorhanden und die Fischerei ungewöhnlich gut. Bei der Rückkehr bot sich auf dem 74. Breitengrad den Schiffen ein erhebliches Hinderniss dar. Es war eine Eisbarrière von losem Packeis, die sich von dem Westeise über 100 Engl. Meilen östlich bei einer durchschnittlichen Breite von 10 bis 20 Seemeilen ausdehnte; nur wenige Schiffe erzwangen den Durchgang, der grösste Theil der Fischerflotte umfuhr dieses Hinderniss an seinem östlichen Rande.

1809 war wiederum ein Südeis-Jahr.

Das Jahr 1810 war ähnlich dem von 1804.

Im Jahr 1811, einem Südeis-Jahre, konnten die Schiffe erst gegen Ende Mai durchdringen und die Fischerei war durchgängig gut.

1812. In diesem Jahre sperrten Eisfelder von furchtbarer Stärke die Schifffahrt. Das Eis lag von dem östlichen Packeise (von Point Lookout bis Cherry Island, also vom Süden Spitzbergens zu der Bären-Insel) in nordwestlicher Richtung nach dem festen Westeise herüber; viel offenes Treibeis bedeckte den südwestlichen Rand dieser kolossalen Eismasse und schützte so die Eisfelder und Flarden vor der zerstörenden Seedünung. Dieser Eiswall war einer der furchtbarsten von allen, die überhaupt von Scoresby in der Polarsee angetroffen wurden. Alle Versuche der Schiffe, denselben vor dem Ende des Maimonats zu durchdringen, wurden mit der augenscheinlichsten Gefahr unternommen und waren alle vergeblich. Nachdem eine Woche lang ruhiges, mildes Wetter gewesen, lösten sich die Felder von einander und es eröffnete sich eine Strasse für die Schiffe in einer Ausdehnung von 60 Engl. Meilen, welche in eine bis zum Lande offene See führte. Bemerkenswerth war es, dass man gerade in diesem Sommer die ausserordentlichen Veränderungen beobachten konnte, welche mit dem Polareis vor sich gehen, denn während, wie bereits mitgetheilt, im Anfang das Packeis ausgedehnt und von furchtbarer Stärke sich zeigte und auf diese Weise den Schiffen die Fahrt nach den nördlichen Fischrevieren verwehrte, so fanden die Schiffe bei ihrer Rückkehr im Juli nicht das mindeste Hinderniss, vielmehr war die See offen vom 79. Breitengrad bis zum Atlantischen Ocean.

Das Jahr 1813 war ein schlechtes Fischjahr. Die Schiffe konnten schon Mitte April bis jenseits des 80. Breitengrades vordringen.

Im Jahr 1815 war wiederum eine „open season".

Der Sommer von 1817 wird von Scoresby als besonders bemerkenswerth wegen der grossen Ausdehnung des offenen Meeres bezeichnet. Scoresby sah in diesem Jahre Ostgrönland und wurde nur durch einen Nebel verhindert zu landen. Im Monat Juni vereinigte sich das nördliche Landeis mit dem Westeis auf dem 79. Breitengrad und dehnte sich südöstlich bis nach Point Lookout aus. In der Gegend, wo sich das Landeis mit dem Westeis vereinigte, war die Fischerei theilweise glücklich.

Im Jahr 1818 waren die Verhältnisse ähnlich, die Fischerei mässig.

In den beiden Sommern 1817 und 1818 war die Grönländische See zwischen dem 74. und 80. Breitengrade auf einer Fläche von etwa 2000 Q.-Meilen frei von Eis.

Im Jahr 1818 wieder waren zwei Schiffe in der Nähe der östlichen Küste von Grönland.

Für die beiden Jahre 1820 und 1821 bemerkt Scoresby in seinem „Journal of a Voyage to the Northern Whale

fishery, including Researches and Discoveries on the eastern coast of West-Greenland, made in the Summer of 1822, in the ship Baffin of Liverpool" Folgendes:

„Im Jahr 1820 erlangte ich eine volle Ladung, vornehmlich in jener Gegend, vom 74. bis hinunter zum 71. Grade; auch verschiedene andere Schiffe machten einen glücklichen Fang in demselben Eise und im Angesicht des West-Landes (Grönlands). Im folgenden Jahr hinderte uns ein grosses und dichtes Eisfeld, der Küste von Grönland näher zu kommen, als dass wir sie eben erblickten, und der Fang schlug überhaupt fehl; nur wenige Schiffe, die eine günstigere Öffnung im Eise gefunden hatten, waren durch die Eisschranken hindurch gekommen und hatten eine erträgliche Ladung erhalten."

Im Jahr 1822 fischte Scoresby wieder an der Ostküste von Grönland und führte seine bekannten Landungen und Küstenuntersuchungen aus. — Diess die Andeutungen Scoresby's.

Wenn dereinst einmal die Aufgabe gelöst wird, während einer längeren Reihe von Jahren die Lage und Beschaffenheit der Eisränder des Polarbassins allsommerlich zu verschiedenen Zeitpunkten zu bestimmen und ihren Zusammenhang mit den Strömungs- und Windrichtungen wie den Temperaturverhältnissen anzugeben, erst dann werden manche scheinbare Widersprüche aufgedeckt und die Kenntniss aller dieser Verhältnisse wird keine so lückenhafte mehr sein. Die zahlreichen Grönlandsfahrer, welche auch noch in diesem Jahrhundert in den Europäisch-arktischen Gewässern jährlich kreuzten, hätten ein werthvolles, reiches Material zu dieser Kunde fast mühelos liefern können, allein, wie bemerkt, wenige Kommandeure hatten — die Einsicht der noch vorhandenen Schiffsjournale beweist diess — Etwas von dem unermüdlichen Beobachtungs- und Forschungstriebe Scoresby's. Wir sagen: Material hätten sie dann immerhin genug beschaffen können, wenn sie auch nicht im Stande waren, dasselbe, so wie der mit einem durchdringenden Geiste und reichen Kenntnissen ausgerüstete Mann, selbstständig wissenschaftlich zu verarbeiten und zu einem so werthvollen Werke, wie die Arctic regions, zu gestalten.

Ich schliesse diesen Abschnitt mit folgenden, hierher gehörenden, werthvollen Mittheilungen des Captain D. Gray. Dieselben setzen besonders die gegenwärtigen Verhältnisse auseinander.

Nach Captain David Gray's mir in freundlichster Weise persönlich gemachten Mittheilungen (aus Peterhead vom 24. Nov. 1868) sind die besten Fischgründe bei der Spitzbergenküste: vom 80° N. Br. und 2° W. L. bis zum 79° 30′ N. Br. und 1° W. L.; ferner 78° 40′ N. Br. zu 2° W. L., vom 76° N. Br. zu 10° W. L.; vom 75° N. Br. zu 12 bis 14° W. L., vom 74° N. Br. zu 15 bis 16° W. L., vom 73° N. Br. zu 15 bis 17° W. L. und vom 73° N. Br. bis herab auf 70° N. Br. bei 17 bis 20° W. L. Captain Gray sagt, dass die Walfische nach und von den Bänken bei Spitzbergen und Grönland kommen und gehen, je nachdem sie das Eis und Nahrung entsprechend finden. Captain Gray bestätigt, dass die beste Walfischsaison bei Spitzbergen immer diejenige der closed years ist, wenn nämlich das Eis eine geschlossene Linie bildet, welche bei dem Grönlandeis etwa auf 76° N. Br. beginnend bei der Bären-Insel vorüber bis zum Nordkap läuft. Allein die Ergiebigkeit der Gründe bei Grönland hängt davon nicht ab. Die Gründe verlegen sich je nach der Jahreszeit, und zwar ganz erheblich in einem und demselben Sommer. Captain Gray fügt hinzu, dass unter „banks" die Stellen verstanden werden, wo die Walfische hinreichende Nahrung finden. Es ist damit nicht gesagt, dass das Meer auf diesen Stellen nicht eben so tief sei, wie an anderen. (Die Übersetzung in „Gründe" wird von vorn herein dieses Missverständniss abschneiden.) Im vergangenen Sommer (1868) war aussenseits nur an eisfreien Stellen des Meeres Nahrung für die Fische, vom 80. bis 70. Grad herab, daher die geringe Zahl gefangener Fische. Captain Gray findet keinen Unterschied gegen früher in der Zahl der Fische bei Grönland, in grossen Mengen sah er sie nie und hundert ist die höchste Zahl, die er jemals in Einem Sommer sah, wobei es wahrscheinlich ist, dass er manche unter diesen mehr als ein Mal sah. Längere Zeit hindurch hat er die Beobachtung gemacht, dass er keinen Fisch fing, der nicht schon vorher einmal harpunirt war. Dadurch wird die Annahme begründet, dass die Zahl der Fische in diesen Gewässern nicht gross ist. Captain Gray erwähnt auch, dass, seitdem er auf der Fischerei ist, er nicht mehr als sechs alte Walfische mit Jungen gesehen hat. Entweder also vermehren sie sich nur wenig oder sie suchen irgend eine unbekannte Zuflucht für ihre Jungen. Genug, die Fische besuchen nicht die Baien von Spitzbergen oder Grönland und Captain Gray hat sie nie dicht bei Land gesehen.

Auf die Frage in Beziehung auf die Fischerei zu verschiedenen Zeiten des Sommers in verschiedenen Polhöhen antwortet mir Captain Gray: Wenn das Eis östlich vom Meridian von Greenwich und näher der Küste von Grönland sich erstreckt, pflegen sich die Walfische bei Spitzbergen aufzuhalten. Wenn aber das Eis bedeutend westlich von dem genannten Meridian sich erstreckt, finden sich nur kleine Fische und noch dazu spärlich südlich vom 75. Grad. Im Frühsommer gehen nach Captain Gray die Fische nördlich, so weit das Polareis sich öffnet; die kleinen Fische verschwinden immer um Mitte Juni in den Tiefen des Polareises. Anders ist es mit den grösseren Fischen, man sieht sie ihren Lauf im Mai und Juni öfter südlich nehmen;

wenn diess aber eintritt, so ist die Wahrscheinlichkeit vorhanden, dass sie wiederum zurückkehren, bevor sie im Herbste südlich gehen.

Die Oldenburgischen Fischereiunternehmungen. Allgemeines. — Die Oldenburgische Wesergegend, von der Natur mehr begünstigt, hat sich in Seehandelsunternehmungen besonders in neuerer Zeit regsamer gezeigt als die Hannöver'sche. In den fruchtbaren Wesermarschen des Stedinger- und des Stadlandes war die Bevölkerung zahlreicher. Der Fischfang, welcher hier seit alter Zeit in der Weser und den beiden auf dieser Seite mündenden Nebenflüssen, der Hunte und Ochtum, betrieben wurde, war besonders ergiebig. Brake und Elsfleth lagen weiter herab nach der Mündung des Stromes als Vegesack und sie wurden daher — vornehmlich Brake — für die grösseren Seeschiffe in neuerer Zeit und bis zur Gründung Bremerhafen's fast ausschliesslich als Ein- und Ausgangshäfen benutzt. Die Bauernhöfe liegen vielfach dicht hinter dem Weserdeich. Von diesem herab schaute der junge Mann schon als Knabe die Kauffahrer mit geschwellten Segeln stromabwärts nach unbekannten Gestaden jenseits des Meeres ziehen oder er sah sie mit reicher Ladung in den Hafen zurückkehren und liess sich von den Matrosen, von „Unkel Jan" oder „Hinrik", die bestandenen Abenteuer und Gefahren erzählen. Wenn nun so in Manchem schon früh die Neigung zum Seeleben erwachen mochte, so traten später noch greifbarere Motive hinzu, welche die Wahl des Seemannsberufes begünstigten. Durch verschiedene Verordnungen und Gesetze — die erste Bestimmung datirt von 1831 — gewährte die Regierung den Oldenburgischen Seeleuten grosse Erleichterungen in der Erfüllung ihrer Militärpflicht, ja unter Umständen befreite sie dieselben von dieser ihnen lästigen Fessel so gut wie gänzlich [1]). Ferner wies das bestehende ländliche Erbrecht Einem der Söhne eines Bauern den Hof ganz zu, während es die übrigen auf verhältnissmässig geringe Abfindungen beschränkte. Wenn sich daher Viele ausser Stande sahen, selbstständig eine bäuerliche Wirthschaft zu betreiben, so zogen sie es vor, „Fahrensleute" zu werden, zur See zu gehen, anstatt als Knechte im elterlichen Hause zu bleiben oder gar einem Fremden ihre Dienste zu leihen.

So sehen wir schon früh unter den Kapitänen der Seehandelsflotte der Weser viele Oldenburger. Mit Hülfe von Freunden und Verwandten, die einen Theil des aus der ergiebigen Landwirthschaft gewonnenen Kapitals in Schiffsparten anlegten, übernahmen dann Manche selbstständig die Führung von unter ihrem Namen eingetragenen Seeschiffen. Dadurch kam nun auch der Schiffsbau an der Oldenburgischen Weserseite in Blüthe.

[1]) Durch das Rekrutirungsgesetz vom 27. August 1861 wurden alle Befreiungen und Begünstigungen in dieser Beziehung aufgehoben.

Verschiedene kleinere Unternehmungen. — Vereinzelt sehen wir schon vom Jahr 1823 an Schiffe, von Oldenburgischen Häfen ausgerüstet, auf die Fischerei bei Grönland gehen: von Brake in den Jahren 1823 und 1824 der „Robbe" auf Robben-, Walross- und Renthierjagd, von 1832 bis 1837 alljährlich ein bis zwei Schiffe (Concordia, Azaria, Elise, Friederike Auguste); 1841 bildet sich in Elsfleth eine Gesellschaft, welche ein Schiff auf den grossen Fischfang bei Spitzbergen ausrüstet. Aber alle diese Unternehmungen hatten nicht viel zu bedeuten und waren auch vom Glücke wenig begünstigt. Anfang der vierziger Jahre beginnen aber grössere Gesellschaftsunternehmungen; 1843 tritt die „Stedinger Kompagnie" ins Leben, welche den Fischereibetrieb 19 Jahre fortsetzte, in einzelnen Jahren ausserordentlich günstige Ergebnisse erzielte, in anderen wiederum grosse Verluste erlitt, ohne dass ihr auch nur ein Schiff verloren ging, und sich endlich im Jahre 1862 auflöste, ohne dass, wie sich später ergeben wird, für die Theilnehmer sich ein Verlust herausstellte, wenn man von Beginn bis zu Ende Gewinn und Verlust in einer Gesammtrechnung mit einander vergleicht.

Ein von Anfang bis zu Ende unglückliches Unternehmen war die von den Kaufleuten Borgstede und Schiff in Elsfleth mit einem Aktienkapital von 12.000 Thlr. errichtete „Elsflether Kompagnie für Robbenschlag und Walfischfang". Zur Unterstützung desselben betheiligte sich die Regierung mit fünf Aktien à 200 Thlr. Am 22. März 1844 lief das von der Kompagnie ausgerüstete, bereits 15 Jahre alte und in der Kauffahrtei wohl kaum mehr zu gebrauchende Brigschiff „der Nordstern", Kapitän J. Dittmer, welches mit Ausrüstung 16.253 Thlr. gekostet hatte, aus, brachte indessen in diesem und dem nächsten Jahre nur sehr geringen Segen mit nach Haus. Im Jahre 1846 brachte „der Nordstern" sogar nur 80 Robben mit, machte bei der Rückkehr in der Nordsee auch noch Havarie und musste deshalb in Bergen einlaufen, wobei 2203 Thlr. Kosten aufliefen. Bei Regulirung der Sache musste jeder Aktionär noch 45 Thlr. 30 Groten nachzahlen, „womit denn", wie der Amtmann von Elsfleth sich in seinem Bericht an die Regierung ausdrückt, „dieses unerfreuliche Geschäft sein Ende erreichte".

Die Stedinger Kompagnie. — Anders, wie bemerkt, stellten sich die Dinge bei der am 26. Dez. 1842 gegründeten „Stedinger Kompagnie". Die durch die Statuten geschaffene Organisation war eine sehr zweckmässige und als geschäftsführender Direktor trat ein durchaus sachkundiger und energischer Mann, Herr F. E. von Buttel in Brake, ein. Das Aktienkapital betrug zuerst nur 9000 Thlr. Der Grossherzog bezeigte seine Theilnahme durch Zeichnung von 10 Aktien. Es wurde in Bremen die Bark „Pauline" an-

gekauft und schon im ersten Jahre, 1843, liess sich der Betrieb recht gut an.

Das auf den Robbenfang ausgerüstete Schiff „Pauline" brachte einen Reingewinn von 1686 Thlr. 37 Groten, somit auf jede Aktie einen Überschuss von ca. 18¾ Proz. Die Gesellschaft, vergrössert durch den Hinzutritt neuer Aktionäre, richtete sich eine eigene Thranbrennerei ein und kaufte ein zweites Schiff, den „Julius und Eduard", nunmehr „August", von 180 Bremer Rockenlast. Letzterer wurde auch auf den Fischfang ausgerüstet. Das gesammte Aktienkapital betrug nun 27.500 Thlr. in 275 Aktien à 100 Thlr.

Das Jahr 1845 brachte keinen Gewinn, das Jahr 1846 sogar Verluste.

Auszüge aus Schiffsjournalen von 1846. — Die Fischerei lieferte 1846 gar keinen, der Robbenschlag nur einen spärlichen Ertrag. Es heisst im Journal des „August" unter Anderem:

„Am 8. April war der „August" bei Jan Mayen. Peilten die Insel Westnordwest bei einer Distanz von 12 bis 14 Seemeilen. Am 9. waren wir bei einem grossen Robbenfelde, steuerten Südwest, um einen Pack (ein verkürzter Ausdruck für Packeis, manche Grönlandsfahrer brauchen auch dafür das Plattdeutsche „Backs", d. i. Klumpen), schweres Eis, zu umgehen, und hatten gegen Abend das Missgeschick, nur noch eine Meile von dem Robbenstapel entfernt einzufrieren. Am 10. war das Schiff in derselben Lage und die Leute mussten eine Meile zu Fuss nach den Robben gehen. Abends kamen sie mit 500 Robben wieder. Am folgenden Tage war diess nicht mehr ausführbar, weil das Eis durch Dünung hie und da lose geworden war und Viele unterwegs durchbrachen. Am nächstfolgenden war es möglich, mit einem Theil der Boote in eine Bucht hineinzuarbeiten, die Mannschaft brachte aber nur 80 Robben mit; dabei war sie, da inzwischen starker Nebel eintrat, der grossen Gefahr ausgesetzt gewesen, das Schiff nicht wieder erreichen zu können.

„Darauf wurde das Schiff im Eise bei starkem Nebel zwischen die gefährlichen Klippen an der Nordost-Küste von Jan Mayen getrieben. Sie lagen in der Great Wood Bay (groote houd baay), an der Südostseite, im mittleren Theile der Insel, kaum eine halbe Meile von dem Segelfelsen (derselbe wird bekanntlich wegen seiner Gestalt von den Holländern sail-klip, von den Engländern sail-rock genannt). Der Wind war südöstlich, das Schiff wurde durch den Druck von 20 bis 40 Fuss dicken Eisstücken nach dem steilen Felsen-Ufer hingedrängt, bis endlich am 21. April der Wind westlich lief. Nach 30stündiger Arbeit gelang es nun, aus dem Eise zu kommen. Sie steuerten jetzt dem Robbenstapel zu, allein die Alten waren inzwischen weggezogen und die Jungen ebenfalls nach verschiedenen Richtungen hin zu Wasser gegangen". — Die Fischerei war schlecht, weil, wie der Kommandeur berichtete, der Winter gelind war und die Fische das zwischen den schweren Eisstücken liegende einjährige Eis durchbrechen konnten, um Luft zu holen. Man konnte unter solchen Umständen nicht an die Fische kommen.

Zur Winterzeit wurden, wenn möglich, die Schiffe der Kompagnie nach England befrachtet.

Das Jahr 1847 war ein günstiges. Der „August" machte eine so ergiebige Robbenjagd, dass er vom Fischfang aus Rücksicht auf Raummangel absehen musste. Er brachte 7541 Robben, welche 970 Tonnen Thran lieferten, die „Pauline" 2720 Robben und 467 Tonnen Thran. Beiden Schiffen war in Grönland durch einen heftigen Sturm und schweren Seegang noch die ansehnliche Menge von 4500 Stück Robbenfellen, zum Theil auch noch mit dem Speck, vom Verdeck weggespült worden. Der Brutto-Ertrag beider Schiffe war 29.281 Thlr. und es konnte bei einem Netto-Überschuss von ca. 15.000 Thlr. auf jede Aktie (im Betrage von 100 Thlr.) eine Dividende von 30 Thlr. bezahlt werden.

Bedrohung der Fischerei durch den Krieg mit Dänemark 1848/49. — Der Krieg mit Dänemark in den Jahren 1848 und 1849 bereitete der gesammten Rhederei des zur See machtlosen Deutschlands bekanntlich schwere direkte und indirekte Verluste. Durch die Umsicht der Direktion und durch Glück wurden die zur Zeit des Ausbruchs des Krieges schon in den Grönländischen Gewässern weilenden Fischerfahrzeuge der Gesellschaft vor dem Schicksal bewahrt, das so manche Deutsche Handelsschiffe als gute Prise nach Kopenhagen führte. Der Energie des geschäftsführenden Direktors, welcher überhaupt mehr und mehr die Seele des ganzen Unternehmens wurde, gelang es, in Hamburg eine Vereinbarung der meisten Grönlandsrhedereien an der Elbe und Weser zu Stande zu bringen. Sofort brach ein schnell segelndes Fahrzeug nach den Grönländischen Gewässern auf und benachrichtigte die dort weilenden Deutschen Schiffe, im Ganzen 16, von der Gefahr, welche sie bei ihrer Rückkehr Seitens der in den Deutschen Strommündungen kreuzenden Dänischen Kriegsschiffe bedrohte. Das Fahrzeug erhielt den Auftrag, die Schiffe möglichst direkt aufzusuchen und zu warnen, wenn diess nicht vollständig möglich, sie indirekt, durch von ihm angesprochene andere Schiffe, warnen zu lassen und auf diese Weise das Einlaufen der Deutschen Schiffe in Schottische Häfen zu bewirken, bevor sie, weiter südlich, dem Feinde als Beute verfallen mussten. Es gelang, den „August" rechtzeitig zu benachrichtigen, und dieser fand in Lerwick (Shetland-Inseln) eine sichere Zuflucht; die „Pauline", welche nicht benachrichtigt werden konnte, hatte das Glück, auf direkter Rückreise — mit der ihr drohenden Gefahr gänzlich unbekannt — mitten durch die Blockade hindurch, vom Feinde dennoch unbemerkt, auf die Weser heim zu kommen, während beinahe gleichzeitig mehrere andere Grönlandsfahrer, z. B. der „Neptun" und die „Grönland" (wie unter den Schiffsnachrichten bereits mitgetheilt) von den Dänen aufgefangen und nach Kopenhagen gebracht wurden. Der Kostenantheil der Gesellschaft für die Entsendung des Warnungsschiffes betrug 40 Thlr. und gerade der „August", welcher dadurch rechtzeitig die erforderliche Kunde empfangen hatte, brachte den werthvollsten Fang mit.

In diesem für die Deutsche Rhederei unheilvollen Jahre konnte die Gesellschaft ihren Aktionären noch immer eine Dividende von 12½ Proz. auszahlen und es blieb dabei ein Vermögensbestand von 28.256 Thlr. = 102¾ Thlr. auf jede Aktie.

Aufnahme schiffbrüchiger Grönlandsfahrer und Verfahren der Englischen und einer Deutschen Regierung in solchem

Falle. — Der „August" hatte auf dieser Fahrt sechs Mann eines kleinen, von Hooksiel im Oldenburgischen (Jeverland) ausgerüsteten Robbenfängers, „Adelheid", übergenommen, unterwegs verpflegt und mit nach Hause gebracht. Die „Adelheid" war ein kleines Fahrzeug, das von einer Kompagnie (Direktoren D. G. F. Focken, D. Fimmen und H. J. Lubinus in Hooksiel) im Jahre 1846 zu dem Preise von 4000 Thlr. angekauft und seitdem auf den Robbenschlag ausgesandt worden war. Die „Adelheid", 37 Kommerzlast gross, geführt vom Kapitän Carsens, strandete auf einem der Riffe bei Jan Mayen. Das Bremer Schiff „Hannover", Kapitän Hashagen, war in der Nähe und die gesammte Besatzung der „Adelheid" wurde vom „Hannover" aufgenommen. Der Kapitän gab sodann, wie es Grönländischer Brauch, einen Theil der Mannschaft, wie es eben passte, an andere Schiffe ab, brachte die Übrigen mit nach Hause und versah ausserdem die Leute noch mit etwas Geld. Es waren dadurch den Rhedern des „Hannover" (Lange und Grave) 144 Thlr. Unkosten erwachsen, welche sie natürlich von der Hooksieler Kompagnie reklamirten. Diese gab den Bescheid, dass die Kompagnie nicht schuldig sei, diese Unkosten zu zahlen, da die Regierung dergleichen Leistungen an Schiffbrüchige und Hülfsbedürftige erstatte. Die Regierung aber gab den Bescheid, dass die Annahme und Behauptung, dass die Grossherzogl. Regierung alle für schiffbrüchige Oldenburger im Auslande gemachten Verwendungen erstatte, auf einem Irrthum und Missverständniss beruhe. Die Stedinger Kompagnie hatte mit ihrer Rechnung für Beköstigung von sechs Mann der „Adelheid" während 80 Tage an Bord des „August" gleiches Resultat. Als Gegenstück dient das Verfahren der Englischen Regierung im folgenden gleichen Falle. Der „August" nahm im Jahre 1849 sieben Mann von einem verunglückten Englischen Grönlandsfahrer auf, verpflegte und beköstigte sie 9, resp. 16 Wochen. Dafür empfing die Gesellschaft von der Englischen Regierung eine Vergütung von ½ Thlr. für den Mann und Tag. Ich habe diese beiden Beispiele angeführt, weil sie in ihrem Gegensatze beredt genug die damalige Hülflosigkeit Deutscher Schiffe in See im Vergleich zu der Flagge anderer Nationen illustriren.

Glänzendes Ergebniss von 1853. — Blättern wir die Jahresberichte der Gesellschaft bis zu dem der Auflösung vorhergehenden letzten Betriebsjahre durch, so finden wir das glänzendste Ergebniss im Jahre 1853. In diesem betrug der Bruttowerth des Fanges 35.605 Thlr. und es konnte eine Dividende von 65 Proz. an die Aktionäre bezahlt werden.

Auflösung der Gesellschaft. — Ungünstige Jahre waren besonders 1856 und 1858. In letzterem Jahre erlitt der „August" Havarie im Eise, und da die Versicherung sich nicht auf im Eise erlittene Beschädigungen erstreckt [1]), mussten die Unkosten auch diese aus dem Säckel der Gesellschaft bezahlt werden. 1863 — der Direktor war inzwischen verstorben — löste sich die Gesellschaft auf. Die Oldenburgische Regierung machte sich bei Beendigung des Unternehmens für ihre 20 Aktien à 100 Thlr., mit welchen sie daran betheiligt war, eine Rechnung, wonach sich im Ganzen, ohne Berechnung von Zinsen, ein Gewinn von 995 Thlr. 3 Sgr. 4 Pf. ergab.

Die Bemannung der Grönlandsfahrer war und ist, je nach der Grösse der Schiffe und der dadurch bedingten grösseren Zahl der Boote, verschieden, 40 bis 50. Die Tragfähigkeit der Fahrzeuge, welche auf Fischfang und Robbenschlag ausgehen, variirte in den vierziger Jahren zwischen 100 und 250 Last, während für Robbenschlag allein kleinere Fahrzeuge bis zu 60 Last herab benutzt wurden.

Die Abfindungsweise der gesammten Bemannung besteht noch jetzt im Wesentlichen auf dem alt-Holländischen System: in einem Antheil am Brutto-Ertrage des Fanges, in der Monatsheuer und dem Handgelde. Ein Theil fährt halb auf Part, halb auf Heuer, es sind diess Halbpart-Fahrer. Diesen so wie den allein auf Heuer Fahrenden, den sogenannten Monatsgästen, wird das Handgeld als Betrag eines Monats angerechnet.

Die jetzigen Sätze an der Weser ergeben sich aus einigen später folgenden Notizen in Betreff des „Hudson", und ausserdem theile ich in einer Anlage die Musterrolle des Dampfers „Albert" für die Fahrt 1867 mit. Verglichen mit den an der Weser im Jahre 1843 geltenden erscheinen die Sätze fast durchgängig nicht unerheblich höher.

Der Robbenschlag.

Überblick. — Es sind die Küsten und Inseln von West-Grönland, Neu-Fundland, Neu-Schottland und gewisse Theile des Europäischen Eismeeres östlich von Grönland, wo noch heute zu vielen Tausenden der Seehund geduldig den Todesstreich empfangen muss, um des Thranes und Felles wegen, die er liefert. Für die Grönländer ist der Seehundsfang der wichtigste Erwerbszweig. Nach Rink [2]) und Whymper beträgt die Zahl der von den Eingeborenen an der Westküste Grönlands jährlich getödteten Robben wohl 100.000 Stück, von welchen etwa 50.000 Felle nebst Speck, im Werthe von etwa 100.000 Thlr. durch die Dänische Handelsgesellschaft in den Handel kommen. Im vorigen Jahre (1868) dürfte

[1]) Ein Paragraph in den Versicherungs-Bedingungen der Bremer Assekuranz-Kompagnien lautet dahin: „Bei Versicherungen auf das Kasko eines nach Grönland oder der Davis-Strasse bestimmten Schiffes bezahlen die Kompagnien keine Schäden, die das Schiff im Eise und während der Zeit des Fanges leidet, ausgenommen gänzliches Verunglücken."

[2]) Dr. Rink's, Inspekters der Dänischen Kolonien in Süd-Grönland, treffliches, von A. v. Etzel übersetztes Werk über Grönland.

sich der Robbenfang in Europa und West-Grönland etwa wie folgt gestellt haben:

Durch 5 Deutsche Schiffe	17.000	Stück,
durch 5 Dänische „ angenommen auf . . .	5.000	„
„ 15 Norwegische „	63.750	„
„ 22 Britische „	51.000	„
Im Ganzen durch 47 Schiffe	136.750	Stück.
Dazu in Grönland etwa . .	100.000	„
	236.750	Stück.

Der Handelswerth dieses gesammten Fanges würde sich, wenn man die Hälfte des Fanges in Grönland für den dortigen Verbrauch abrechnet und Thran und Fell der Robbe durchschnittlich zu 3 Thlr. Preuss. annimmt, auf 560.250 Thlr. stellen. (Der Seehundsfang durch Russische Fahrzeuge bei Nowaja Semlä scheint sehr unbedeutend. Im Jahr 1865 belief sich die Zahl der durch die Leute dieser Fahrzeuge getödteten Robben auf 26. Dort ist, wie Spörer im Ergänzungsheft „Nowaja Semlä" ausgeführt hat, der bis zum Jahre 1840 von den Russen auch auf Spitzbergen betriebene Walrossfang die Hauptsache. Nach einer Mittheilung in Erman's Archiv zur Kunde von Russland liefen von acht Küstenorten des Weissen Meeres im Jahr 1865 auf Fischfang und Jagd bei Nowaja Semlä 15 Fahrzeuge mit 122 Mann aus. Sie erbeuteten unter Anderem 600 Walrosse mit 6350 Pud Thran. Auch dort herrscht das Partensystem, der Eigenthümer behält vom Gewinn $^{14}/_{26}$, die Übrigen $^{12}/_{26}$.)

Eine besondere Gattung, die Pelzrobben, war mit Hülfe der Eingeborenen auf den Inseln der Anadyr Sea einer der einträglichsten Artikel des im Ganzen wenig lukrativen Betriebes der Russisch-Amerikanischen Gesellschaft. Dort waren und sind es allein die sehr werthvollen Pelze dieses Thieres, derentwegen die Jagd auf Robben betrieben wird, während der Speck unverwerthet bleibt. Nach dem Übergang der Besitzungen der genannten Kompagnie an die Vereinigten Staaten haben sich die Amerikaner dieses Betriebes bereits bemächtigt und zwei dahin von New London gesandte Schiffe sind nach den letzten Nachrichten mit werthvollem Fange auf der Rückkehr begriffen. Neben einem Amerikaner ist ein Deutscher, Herr Pflüger aus Bremen, bei diesem Unternehmen betheiligt. Es sollen nach den in Amerikanischen Zeitungen gemachten Angaben nicht weniger als 40.000 Stück Pelze erbeutet sein, die, nachdem sie weiter bearbeitet, einen hohen Handelswerth haben (angeblich 6 bis 10 Thlr. das Stück).

Hamburg, Altona, Glückstadt, Elmshorn. — Elmshorn sendet jetzt noch Ein Schiff, die „Flora", auf den Robbenschlag, und zwar soll diess Schiff schon seit 1818 fahren. Das ist der Überrest des einst blühenden Betriebes. Hamburg rüstete vom Jahre 1720 an eigene Schiffe für den Robbenschlag aus, deren Zahl zehn Jahre später schon 28 war; Glückstadt beginnt mit diesem Betrieb 1740, Altona 1765. Letzteres hat 1768 bereits 13 Schiffe zu diesem Zweck. Erst später werden Robbenschlag und Fischfang zugleich von einem und demselben Schiffe betrieben. Am stärksten von den Elbhäfen war noch in diesem Jahrhundert Glückstadt betheiligt: 1807 nahmen Englische Kreuzer die Hälfte seiner Grönlandsflotte weg und 1818 sandte es doch schon wieder 16 Fahrzeuge auf den Robbenschlag.

Die Weserhäfen betreiben den Robbenschlag seit 1720, zuerst als Nebengewerbe, während derselbe später bei der geringeren Ergiebigkeit des Fischfanges mehr und mehr Hauptsache wird. Vergleicht man die guten Jahre des Robbenschlages in dem vorigen und in diesem Jahrhundert, so kann man darnach auf keine Abnahme schliessen; denn während 1760 19 Hamburger Robbenschiffe 44.722 Robben brachten, betrug im Jahr 1850 der Segen der von der Weser ausgegangenen 12 Schiffe 48.800 Robben. In neuester Zeit waren 8- bis 10.000 Stück der grösste Erfolg eines einzelnen Schiffes von der Weser (1844, 1847, 1850, 1864).

Vier Schiffe sind es, welche jetzt noch von der Weser aus die Grönlandsfahrt unterhalten: der „Hannover" (Kommandeur W. Lübbers), 237 Last gross, bisher unter Hannöver'scher, später unter Preussischer Flagge, Rheder: die Herren J. Lange, Schiffsbaumeister und Rheder in Grohn bei Vegesack; der „Hudson" (Kommandeur J. H. Westermeyer), 229 Last gross, Rheder: die Herren B. Grovermann & Komp. in Bremen, Bremer Flagge, beides ältere Schiffe; sodann der „Albert", ein vor drei Jahren neu erbauter hölzerner Schraubendampfer (Kommandeur H. Hashagen), 328 Last gross; endlich der Schraubendampfer „Bienenkorb", früher Segelschiff „Weser" (Kommandeur Hagens), 186 Last gross, beide bisher unter Hannöver'scher, später unter Preussischer Flagge. Die vorjährige Reise des „Albert" ist in den „Geograph. Mittheilungen", und zwar in dem vorläufigen Bericht über die Deutsche Nordpol-Expedition, nach einem Bericht des Verfassers in der Weser-Zeitung bereits geschildert, die Reise des „Bienenkorb" bot nichts besonders Bemerkenswerthes. Wir wollen zur Schilderung der jetzigen Betriebsweise des Robben- und Walfischfanges die Reise des „Hudson" wählen, welcher in der vorjährigen, dem Fischfang ungünstigen Saison (1868) so glücklich war, wenigstens Einen grossen Fisch von etwa 50 Fuss Länge zu erlegen, der 150 Tonnen Thran und 1300 Pfd. Barten lieferte und also allein einen Werth von ungefähr 4500 Thlr. repräsentirt.

Jetzige Einrichtungen, Sitten und Gebräuche an Bord eines Bremer Grönlandsfahrers. — Über Einrichtung und Bemannung des „Hudson", so wie die jetzigen Sitten und Gebräuche an Bord der Grönlandsfahrer schicken wir einige Bemerkungen voraus.

1. *Der „Speckschneider" des „Hudson".* — Der „Hudson"

hat im Ganzen eine Besatzung von 50 Mann. Der seemännische Theil dieser Bemannung stammt zumeist aus der Niederweser-Gegend, besonders aus der Oldenburgischen Geest; der „Speckschneider" (Offizier), welcher diess Mal zuerst den Fisch anschoss, ist z. B. aus Ganderkesee, vier Stunden von Bremen. Er ist ein in seinem Fache wohl erfahrener und durchaus nicht ungebildeter Mann, der, als er dem Knabenalter kaum entwachsen war, zur See ging, in Ost- und West-Indien war und unter Anderem auch als Vollmatrose auf einem Englischen Kriegsschiffe, das in den Chinesischen Gewässern kreuzte, Dienste that. Jetzt ist er schon seit einer Reihe von Jahren in der Grönlandsfahrt. Als ich ihn besuchte, war ich erstaunt, ihn, den viel erfahrenen Walfischjäger, auf einmal als — Musikus wieder zu finden. Er geigte lustig darauf los, während sein Sohn ihn auf einem gewaltigen Blasinstrumente, der Tuba, zu begleiten versuchte. In der Unterredung theilte er mir mit, dass er im Winter „Tanzmusik mache", sein eigentliches Instrument sei aber weder Violine noch Tuba, sondern der Brummbass. So spielt er denn im Winter den Oldenburger Bauernburschen und Mädchen lustig und unermüdlich zu frohem Reigen auf. Wenn aber der Februar herangekommen ist, dann tritt der Postbote in sein sauberes, wenn auch kleines Häuschen und bringt einen Brief von „Kummdeer" (Kommandeur), dass es Zeit ist, „anzumustern für Grönland". Dann wandern Brummbass und Tuba in die Ecke, die Kiste wird gepackt und fort geht's nach Bremerhafen und von da durch die wogende See ins Eismeer, um dort den Walfischen und Eisbären „Eins aufzuspielen". Solch eine Sommerfahrt in den Winter hinein lohnt, wenn das Glück einigermaassen wohl will, ihm, der als Speckschneider einen der höchsten Antheile hat, immerhin 3- bis 400 Thlr.

2. *Die Mannschaft.* — Im Januar findet Seitens des Kommandeurs die Annahme der Mannschaft Statt, wobei die Unterzeichnung der Musterrolle (des Seedienst-Kontraktes) beglaubigt wird. Diese Beglaubigung geschieht in Bremen und im Oldenburgischen durch den Wasserschout, im Hannöver'schen durch den Notar. Wir bemerken hier, dass auf dem „Hudson" die Bemannung sich wie folgt klassificirt:

a. Offiziere: 1) Kommandeur, 2) Steuermann, 3) Speckschneider, 4) Speckschneidersmaat, 5) und 6) erster und zweiter Harpunier, 7) Bootsmann, welcher die Obhut des Tauwerkes hat, 8) Oberküper, welcher die Aufsicht über alles Fasswerk hat, 9) der Schiemann, welcher das Fasswerk zu verstauen hat, 10) der Zimmermann. Jeder Offizier, den Schiemann und Oberküper ausgenommen, ist nöthigenfalls auch Harpunier.

b. Die Mannschaft zerfällt in Seeleute und Nichtseeleute, welche letztere, abgesehen vom Rudern, nicht zu den eigentlichen Seemannsarbeiten, sondern nur beim Robbenschlag, Abmachen des Fisches &c. verwandt werden. An dem für die Abfahrt bestimmten Tage oder am Abend vorher muss die gesammte Mannschaft an Bord sein.

3. *Bau und Einrichtung des „Hudson" für die Eisfahrt und die Fischerei.* — Der „Hudson" ist, wie alle Grönlandsfahrer, für die Eisfahrt besonders ausgestattet. Er ist aussen vom Kiel bis zu den Berghölzern mit einer zweiten Plankenhaut (Doppelung) geschützt. Ausserdem ist er noch mit einer „Eisschürung", welche vom Vordersteven bis zur Mitte reicht, versehen. Ferner schützt das Schiff der eiserne Steven, welcher durch die eisernen „Maulbänder" mit dem Holzsteven fest verbunden ist. Am Bug, vom Steven nach hinten, befinden sich 20 Fuss lange eiserne Schienen, die „Bugbänder". Dem Inneren geben die vom Zwischendeck nach unten reichenden starken Holzbänder ebenfalls eine erhöhte Festigkeit. Der „Hudson" hat acht Fangboote, ein jedes zu sechs Mann. Die Boote sind schmal und scharf gebaut, etwa 25 Fuss lang und aus Eichenholz. Ein jedes Boot, wenn es nach Ankunft an der Walfischküste zum Fang bereit gemacht ist, hat ein „Stell Leinen", fünf an einander gesplisste, hinten und in der Mitte in Buchten eingeschorene Leinen, jede zu 120 Faden à 6 Fuss Bremer Maass, somit 3600 Fuss Leinen. Der 20 Faden lange, unmittelbar an der Harpune befestigte Vorgänger liegt in einem Tubben vorn, links von den Walfischleinen. Das Ende der Leinen liegt über die „Doffen", die Sitze im Boot, weg, vorn über die „Plicht", die Spitze des Bootes, durch die „Klüse", die gusseiserne Nase des Bootes. Mittelst einer Öse wird sie an den Vorgänger befestigt.

4. *Die Fanggeräthe: Harpune und Lanze.* — Das Wichtigste für einen guten Erfolg der Fischerei ist neben der Tüchtigkeit, Behendigkeit und Ausdauer der Mannschaft der Muth und die Kaltblütigkeit des Harpuniers. Um aber seiner Sache einigermaassen gewiss zu sein, muss er Vertrauen zu seiner Waffe, der Harpune, haben. Die bekannte Form der Harpune hat sich im Laufe der Zeit wenigstens im Grönländischen Fischfang wenig geändert. Man unterscheidet die Hand- und die Schiessharpune (whale gun, auch gun-Harpune genannt). Schon im vorigen Jahrhundert sind, wie wir gesehen haben, Versuche mit einer in England von einem Schmied erfundenen Schiessharpune gemacht, aber erst neuerdings, seit Captain Manby bedeutende Verbesserungen angebracht hat, ist die Schiessharpune allgemeiner in Anwendung. Vor einer Reihe von Jahren liess sich Herr Philipp Rechten aus Bremen auf eine vervollkommnete Schiessharpune in England Patent ertheilen und jetzt ist namentlich der Büchsenfabrikant Cordes in Bremerhafen schon seit längerer Zeit mit Anfertigung verbesserter

Schiessharpunen und Walfischkanonen beschäftigt. In einer Anlage theile ich ein Schreiben des Herrn Cordes an mich über die Erfindung mit. Die Herren Cordes und Rechten haben sich neuerdings in Bezug auf Verwerthung ihrer verbesserten Fanginstrumente associirt, Herr Rechten ist nach Amerika gegangen, um die Erfindung dort zur Anerkennung zu bringen. Herr Rechten ist ein ausgezeichneter Schütze und war nach den neuesten Nachrichten im Begriff, von Provincetown mit einem dortigen Whaler auf den Fischfang in der Südsee zu gehen. Um den Gang unserer Betrachtung nicht abzulenken, erwähnen wir hier nur Folgendes:

Bei der bisherigen, namentlich in England gebräuchlichen Walfischkanone war die Einrichtung der Art, dass der Vorgänger, d. i. die Leine oder der Kupferdraht, mittelst eines in dem gespaltenen Schaft der Harpune hängenden Bügels an die Harpune von aussen befestigt war. In dem Moment, wo die Harpune herausfliegt, fährt der am oberen Ende des gespaltenen Schaftes ruhende Bügel zurück bis an das geschlossene Ende der Harpune und nimmt nun den unmittelbar an ihn befestigten Vorgänger mit. — Neben der Schiessharpune dient aber noch immer die mit einem hölzernen Schaft versehene $2\frac{1}{2}$ Fuss lange Handharpune mindestens als Aushülfe [1]). Schliesslich sei hier erwähnt, dass von der Dänischen Fischerei-Gesellschaft im vorigen Jahre beim Walfischfang Dynamitgranaten, und zwar, dem Berichte des Direktors Kapitän Hammer nach, mit gutem Erfolg, verwandt wurden.

In der Mitte des Bootes liegen $1\frac{1}{2}$, hinten $3\frac{1}{2}$ Leinen, letztere sind mit einem „Kleid", einem hölzernen Deckel, bedeckt, damit der sparsame Raum noch benutzt werden kann. Auf diesem Deckel hat der Bootssteuerer seinen Stand. Ist die Harpune geschossen, so springt der Bootssteuerer zurück und reisst das Verdeck auf, damit die Leine ihren freien Lauf habe.

5. *Proviant und Speisezettel.* — Die Kombüse (Kochheerd) befindet sich im Zwischendeck, im Logis des Volkes. Das Schiff nimmt Proviant auf 7 bis 8 Monate mit. Brot, Fleisch, Hülsenfrüchte und Kaffee sind die Hauptbestandtheile der Nahrung, daneben als Getränk süsses Bier. Branntwein wird in der Regel nur selten verabreicht. Hier ist die Speisekarte der Woche an Bord des „Hudson":

Montag Schelde-Gerste und gesalzenes Ochsenfleisch; Dienstag gelbe Erbsen und Speck; Mittwoch grüne Erbsen und Ochsenfleisch; Donnerstag graue Erbsen und Ochsenfleisch; Freitag Sauerkohl und Schweinefleisch; Sonnabend weisse Bohnen und Pudding (Sackkuchen); Sonntag graue Erbsen und Ochsenfleisch, und so geht es in der folgenden Woche wieder in der reizenden Abwechselung zwischen Grau, Grün und Gelb fort, so dass es nicht zu verwundern ist, wenn auch die Mannschaft zuweilen nach etwas Anderem verlangt. Da thun sich denn zwei oder Mehrere zusammen und machen eine „Pottjemaatschaft", eine Topf-Association, ein Pickenick; nämlich ein Jeder hat gewöhnlich noch für sich einen besonderen kleinen Vorrath an Lebensmitteln. Vor Allem wird der Kaffeetopf nie kalt. Wer von der Wache kommt, muss heissen Kaffee haben.

6. *Wachen.* — Der Tag ist in sechs Wachen getheilt, eine jede währt vier Stunden und es befindet sich immer ein Drittel der Mannschaft auf Wache. Die vier Stunden Wache werden wiederum in halbe Stunden = ein Glas (Sanduhr) eingetheilt, eine Stunde also ist gleich „zwei Glasen". Von 4 bis 8 Uhr ist die Morgenwache, von 8 bis 12 Uhr die Vormittagswache, von 12 bis 4 Uhr die Nachmittagswache, von 4 bis 8 Uhr die Abendwache, von 8 bis 12 Uhr die erste Wache, von 12 bis 4 Uhr die zweite Wache. Um auf die Walfischjagd, welche in erster Linie von der Wachmannschaft aufzunehmen ist, vollständig gerüstet zu sein, tritt, wenn das Schiff „auf der Fischerei" ist, noch eine Ersatzwache, die „Jöllwacht", ein. Für die ersten zwei Stunden einer jeden Wache wird sie von den Mannschaften der vorhergehenden Wache übernommen, für die letzten beiden Stunden von den Mannschaften der nächstfolgenden Wache.

Die durch einen kleinen Ofen heizbare Kajüte des Kommandeurs liegt im Hintertheil des Zwischendecks, daneben weiter nach vorn die Koje des Steuermanns. Das Logis der Offiziere liegt noch weiter nach vorn. Hinten im Zwischendeck steht die grosse Waffenkiste, welche das bei der Fischerei und dem Robbenschlag an Waffen und Geräthen Erforderliche: Harpunen, Robbenschläger, Messer, Beile, Harpunkanonen &c., enthält. Im Vordertheil des Zwischendecks finden wir in zwei Reihen über einander die Kojen (das Logis) der Mannschaft. Je zwei und zwei schlafen zusammen.

Der „Hudson" auf der Robbenküste. — Wir wenden uns nun zunächst zum Robbenschlag. Der „Hudson" verliess die Weser am 21. Februar. Am 8. März befand er sich auf 71° 18′ N. Br. und 3° 8′ W. L., nach Nordwest durch Eisstreifen hindurchsegelnd. Am 9. gegen Abend erblickte man Nordwest zu West auf etwa 20 Meilen Abstand den Beerenberg von Jan Mayen-Eiland. Am 14. harter Wind und Sturzsee'n, ein Theil der Schanzbekleidung schlug weg. Das Schiff gelangte Anfang April auf die Robbenküste; wie bereits bemerkt, lagen in diesem Jahre die Robben westlich und nördlich von Jan Mayen auf 72° N. Br. und 2° Ö. L. Verschiedene Fahrzeuge waren bereits zur Stelle. Am 11. begann der „Enterfall" (das Schlagen der jungen Robben) Nachmittags 3 Uhr, Abends 11 Uhr waren 901 junge Robben an Bord und am 12. 8 Uhr Abends war die Zahl der von der Mannschaft des „Hudson" geschlagenen und an Bord gebrachten Robben 2171.

Segen des „Hudson". — An verschiedenen Tagen gelang es dem „Hudson", im Ganzen 5400 junge Robben zu schla-

[1]) Bei Humburg in Vegesack verfertigt. Ferner werden noch jetzt von Honolulu aus Walfischleinen aus Bremen bezogen, und zwar aus der Reepschlägerei von A. H. Lahmann Sohn, die ein vorzügliches Fabrikat liefern soll.

gen, welche 620 Tonnen Thran geliefert haben. Der Preis des Thranes war 22½ Thlr. Gold die Tonne, die Felle waren das Stück 1 Thlr. 8 Groten (1 Thlr. 7 Sgr.) werth. Im Ganzen betrug der Bruttowerth des Segens des „Hudson" in diesem Jahre (5400 Robben und ein Fisch) 23.983 Thlr. Davon geht jedoch, abgesehen von allen sonstigen Unkosten, hinsichtlich des Thranes reichlich ein Viertel als Antheil der Mannschaft ab.

Der „Hudson" segelte dann auf die Fischerei und sichtete bereits am 5. Mai Spitzbergen. Ehe wir ihn dahin begleiten, widmen wir den Robben noch einen Abschnitt.

Zeit und Ort. — Jetzt treten die Grönlandsfahrer von der Weser und Elbe gegen Ende Februar, spätestens in den ersten Tagen des März ihre Reise an; früher, wo der Robbenschlag noch nicht betrieben wurde, erfolgte die Abfahrt zwei Monate später. Die Schiffe halten zunächst nordwestlich, dann nördlich, zwischen Hitland (Shetland) und Norwegen, durch den „Trichter" in die „Spanische See". Der Kurs wird, wenn die Eisgrenze es zulässt, östlich von Jan Mayen genommen, wobei diese Insel, wenn das Schiff auf ihrer Höhe angekommen, bei freilich um diese Zeit seltenem hellen Wetter gesichtet wird. Je nachdem Wind und Wetter günstig oder ungünstig sind, erreichen die Schiffe die Höhe dieser Felseninsel in frühestens acht Tagen bis spätestens vier Wochen. Auch die Dampfer suchen bis hierher möglichst nur mit Segelkraft zu gelangen, da sie die Kohlen demnächst auf der Robben- und Walfischküste noch sehr nothwendig bedürfen. Befindet sich das Schiff etwa um den 18. März auf dem 72. Breitengrade und ist noch kein Eis in Sicht, so wird auf das Eis zu gehalten. Es gilt, das sogenannte Bai-Eis (nach Anderen Boje-Eis) zu erreichen. Dieses Eis bildet sich in der Regel erst um eben die Zeit, zu welcher die Schiffe in diesen Breiten erscheinen. Es ist daher junges Eis in einer Stärke von einigen Zoll bis zu 1 Fuss, in Schollen von der Grösse einer kleinen Tischplatte. In diesem Bai-Eis findet das Schiff Schutz vor Stürmen, da es den Seegang bedeutend mildert, es dient als schwimmende Wellenbrecher. Wenn das Bai-Eis sich bildet, so erscheint die Fläche des Meeres wie von Schmalz übergossen. Es bilden sich zunächst kleine runde Stücke von der Grösse eines Tellers. Bei scharfer Kälte sind diese Flocken schon am folgenden Tag Eisplatten von circa 6 Fuss Breite. Die nächsten 14 Tage bis drei Wochen werden nur dem Robbensuchen und Robbenschlag gewidmet. Es ist die Zeit, wo Männchen und Weibchen auf Nahrung ausgehen, welche letztere bekanntlich vorzugsweise in kleinen Fischen, Weich- und Krustenthieren besteht. In manchen Jahren bildet sich kein Bai-Eis, dann müssen die Robben auf dem schweren Polar-Eise gesucht werden. Etwa um den 22. bis 24. März „setzen sich" die Robben und die Weibchen werfen. Letztere suchen vorzugsweise zu diesem Zwecke das etwas schwerere Bai-Eis auf. Zur Zeit des Werfens befindet sich das Männchen bei dem Weibchen, zuweilen sind auch zwei Männchen bei einem Weibchen. In der Regel wirft das Weibchen nur Ein Junges, welches es, wenn es nicht beunruhigt wird, 17 bis 18 Tage säugt. Die Jungen entwickeln sich ausserordentlich schnell und sind nach drei bis vier Wochen schon speckreich genug, um eine gute Beute abzugeben. Die Werfzeit dauert ungefähr bis zum 5. April, vier bis fünf Tage später verlassen die männlichen Robben den „Stapel" (die Engländer gebrauchen nach Scoresby den Ausdruck „shoal", die Holländer ehedem das Wort „schole") und ziehen in nordöstlicher Richtung fort. Die Weibchen bleiben noch eine kurze Zeit bei den Jungen zurück, dann verlassen auch sie die Stelle und ziehen in derselben Richtung, welche die Männchen einschlugen, ab. Die Jungen, ihrem Schicksal überlassen, bleiben noch einige Tage ohne Nahrung, dann entschliessen auch sie sich, zu Wasser zu gehen, und rutschen vom Eise hinab. Ist das Wetter nur einigermaassen günstig und ist namentlich kein Schneegestöber, das sich bei südlichem Wind in die sogenannten „Hundshaare" (scharfe, stechende Schneeflocken) verwandelt, so erfolgt zunächst der „Enterfall", d. h. das Tödten der Robben auf dem Eise mittelst des Robbenschlägers.

Die Robbenküste, der Robbenschlag. — Das Gebiet der Robbenjagd, wenn man anders das Abschlachten der meist geduldig herhaltenden Thiere so nennen darf, ist ein ungeheuer grosses, denn die Robbenküste, welche freilich keine Küste ist, sondern aus See und Eisfeldern besteht, umfasst 6- bis 8000 Q.-Meilen. In diesen Gegenden trifft man die Robben in ungeheueren Heerden, welche nach dem Berichte von Yeaman oft 20 bis 30 Engl. Meilen breit sein sollen. Die Engländer nennen solche Heerden „Seehundshochzeiten" (seals-weddings) oder „Seehundswiesen" (seal-meadows). Der Kommandeur mit dem Fernrohr oben aus dem Krähennest lugend hat die Robbenheerden zuerst entdeckt. Der Ruf „Over all!" ertönt. Die Mannschaft wirft sich in ihr Kostüm für den Robbenschlag. Dieses besteht aus grauem Leinenzeug; um den Leib wird ein Riemen gegürtet und in diesen das Buffmesser gesteckt. Vor Allem aber versieht man sich mit Tauwerk und dem „Robbenknüppel" (einem starken Stock mit eiserner Spitze, Hammer und Haken). Bald liegen die Boote zu Wasser, die Mannschaften stürzen hinein, und mit lautem Ruf „Holulu!" aufs Eis. Das Schlagen der Robben auf dem Eis beginnt. Wenn die Robben getödtet sind, wird der Leib vom Halse an mit dem Buffmesser aufgeschlitzt und das Fell sammt der Speckhaut abgezogen. Die Schiffsjungen, und später alle Mann, ziehen die Felle der „Hunde", wie die Robben in der Grönländischen Sprache heissen, mittelst der Taue nach dem Schiffe, wo der

sogenannte Doktor (der Barbier) sie in Empfang zu nehmen und, bevor sie ins Flenssgat kommen, sogleich zu zählen hat. Der Rest des Thieres, die sogenannte Krenge, bleibt, eine Beute der Vögel und Eisbären, auf dem Eise liegen. Die Ergiebigkeit des Robbenschlages ist wesentlich dadurch bedingt, dass der günstige Moment rasch benutzt wird. Die Mannschaft muss fortwährend flink bei der Hand sein. 500 bis 600 Robben können in einem Tage von der Mannschaft eines Schiffes von 180 Lasten geschlagen werden. Die Schwierigkeit für die Mannschaft, von Scholle zu Scholle springend das Schiff wieder zu erreichen, ist nicht gering.

Die Boots- oder Slupenjagd ist bequemer, sie wird vorzugsweise angewendet, wenn sich zwischen den Schollen viel offenes Wasser findet. Man springt aus den Booten auf die Schollen, schlägt die Robben auf dieselbe Weise, nimmt sie vorläufig ins Boot und bufft sie auf der ersten besten grösseren Scholle ab. Das Trennen des Felles vom Speck geschieht bei Gelegenheit an Bord durch die Offiziere. Bei dieser Arbeit wird nach alt-Holländischem Brauch Reih' um ein „Lütjer" genommen [1]), auch wohl gelegentlich zur Aufheiterung ein Gesang angestimmt. Das Fell wird auf einem Holzgestell festgehakt, der Speck abgetrennt und vorläufig in eine Balje geworfen. Die Küper haben dann den Speck in die im Unter- und Mittelraum befindlichen Fässer (oder eisernen Tanks) zu packen. Die Kunst des richtigen Loslösens des Speckes unter vollständiger Schonung des Felles ist nicht schnell zu lernen, besonders davon hängt der Werth der Felle ab. Wie ich höre, hat der Rheder des „Albert" durch eine kleine Modifikation im Partgeld die Leute an der möglichsten Schonung des Felles interessirt, was einen guten Erfolg gehabt hat. Die Felle werden mit Seesalz eingesalzen, nochmals gezählt und weggelegt. Gegen Ende April ist die Zeit des eigentlichen Robbenschlages vorüber. Alte Robben sind selten zu erreichen, denn sie sind sehr auf ihrer Hut; von den Norwegischen Schiffen, deren Leute treffliche Schützen sind, werden indess noch manche geschossen. Der Werth einer jungen Robbe (Speck und Fell) ist 2½ bis 3 Thlr., während die alten den doppelten Werth haben.

Verwendung der Robbenfelle. — Das Fell wurde bekanntlich früher vorzugsweise zu der Anfertigung von Tornistern und Koffern gebraucht, jetzt verwendet man es in England auch zur Schuhfabrikation, indem es zu diesem Zwecke gespalten wird. Ferner werden, wie man mir sagt, sogar Handschuhe, Tapeten und Unterbeinkleider daraus verfertigt. Auf der Londoner internationalen Ausstellung 1862 sah man lackirtes Robbenleder. Der amtliche Bericht des Bevollmächtigten des Deutschen Zollvereins bemerkt darüber: „England hat Proben von lackirten Robbenfellen geliefert. Sie gefallen dem Auge; der Lack ist schön und glänzend, jedoch mit dem Deutschlands nicht zu vergleichen. Dieser Fabrikationszweig scheint bestimmt, rücksichtlich seiner Solidität sowohl als seines ermässigten Preises in kommerzieller Hinsicht eine bedeutende Rolle zu spielen." (Auch Walrossleder, dessen man sich in den Messerschmiedewerkstätten und bei der Pumpenfabrikation bedient, war in der Dicke eines Daumens von Englischen Fabrikanten ausgestellt.) Die Ausbeute des Robbenschlages an Thran wird auf eine Tonne von zehn jungen Robben durchschnittlich angenommen. Die Robbe ist im Allgemeinen von unseren Küsten her bekannt und es bedarf deshalb keiner weiteren Beschreibung. Oft genug wird sie der aus dem Inneren des Landes in der Sommerzeit nach den Bade-Inseln Kommende gesehen haben, wie sie sich auf den „Platen", den von der Ebbe frei gelegten kleinen Sand-Inseln, sonnten und in possierlichen Bewegungen mit einander spielten. Für die Eskimos, die Bewohner Grönlands, sind sie eine äusserst wichtige Thiergattung. Sie liefern ihnen Nahrung, Kleidung und Beleuchtung. Die Eskimos verstehen es, die Felle wasserdicht zu machen, und ein solcher Seehundsfell-Anzug ist bei den Walfischfängern ein gesuchter Artikel, weil der Thran daran nicht haftet.

Die verschiedenen Robbenarten. — Martins („Von Spitzbergen zur Sahara") unterscheidet unter den auf Spitzbergen vorkommenden Robben folgende drei Arten: Phoca barbata, Fabr., Phoca groenlandica, Fabr., Phoca hispida, Erxleben.

Quennerstedt unterscheidet die Grönlandsrobbe (in verschiedenen Färbungen, je nach dem Alter) und die sogenannten Klappmützen und Malmgren bezeichnet in der wissenschaftlichen Beilage des Werkes „Svenska Expeditioner till Spetsbergen och Jan Mayen utförda under åren 1863 och 1864" folgende drei: Cystophora cristata, Erxl. (Schwedisch: Klapmyts), Phoca barbata, Fabr. (Schwedisch: Storkobbe, Blåkobbe) und Phoca groenlandica, Müll. (Schwedisch: Grönlandssäl). Rink unterscheidet in West-Grönland fünf Seehundsarten. Die Klappmütze ist leicht dadurch von ihren, wie man sieht, mit verschiedenen Namen von den Naturforschern belegten Kollegen zu unterscheiden, dass sie, die überhaupt kräftiger gebaut ist, durch zwei bewegliche Hautlappen zur Seite der Nase kenntlich ist. Die Sattler (Plattdeutsch: Sodler), welcher Art die grösste Mehrheit der geschlagenen Robben angehört, haben den Namen von einem durch die Farbe sich auszeichnenden Fleck auf dem Rücken. Von den Klappmützen ist ein Exemplar (Fell und Speck) wohl 10 bis 12 Thlr. werth. Die Jungen der Klappmützen nennen die Seeleute „Blaumantjes". Die Landrobbe, welche

[1]) Die Holländer tranken bei dieser Gelegenheit den Schnaps aus Näpfen. Auf manchen Deutschen Schiffen soll es Brauch oder vielmehr Missbrauch gewesen sein, die Schnapskruke mit ins Boot zu nehmen, oder sie hing an einer Leine vom Schiff herunter.

sich vorzugsweise an den Küsten Grönlands und der Inseln, namentlich Spitzbergens, vorfindet, wird selten erlegt. Ein bei dem Fischfang betheiligter Bremer Rheder, Henr. Schröder, Friedrich's Sohn, giebt in einem Bericht vom Jahre 1843 Folgendes an:

„Der Preis der Robbenfelle ist sehr verschieden und richtet sich darnach, ob es

blonde, weisse, halbweisse,	junge Robben,
Klappmützen, Greise, mittlere, blaue,	mittlere Robben,
Sattler, Sattlerweibchen	alte Robben

sind." Diese Unterscheidungen nach Grösse und Farbe des Felles bestehen noch fort. Über den Preis vergleiche man weiter unten die Mittheilungen aus Norwegen.

Robben, die bereits im Wasser waren, können nicht geschlagen, sondern müssen geschossen werden. Gegen Ende April oder Anfang Mai wird nach der Walfischküste gesegelt (auch schlechtweg die „Fischerei" genannt). Unterwegs werden noch einzelne Robben vom Treibeis „abgesucht". Gegen den 10. Mai haben die jungen Robben die voraus wandernden alten Robben in der Regel wieder erreicht. Die alten Robben werden mit der Büchse geschossen, gehen aber, wenn sie am Rande des Eises getroffen werden, unter und dann verloren.

Die Wanderungen der Robben und andere Einzelheiten. — Hier nun noch Einiges, was Quennerstedt (Anteckningar &c. S. 177) zum Theil aus eigener Erfahrung über die Wanderungen der Robben mittheilt. Der Grönlands-Seehund ist ein sehr geselliges Thier und man trifft ihn in grossen Schaaren immer nur an einigen wenigen Punkten. Dieser starke Geselligkeitstrieb ist besonders lebhaft zur Zeit der Ernährung der Jungen. Dieser Trieb ist überhaupt ein hervorstechender Zug mancher Thierarten der hochnordischen Zone. Neben den unermesslichen Schaaren von Seehunden, die mit ihren Jungen ruhend auf dem Eise angetroffen werden, führen uns diess die Felseilande, wo zahllose Vögel dicht neben einander nisten, lebhaft vor Augen. Bekanntlich unternimmt der Grönländische Seehund von den Küstenstrecken seines gewöhnlichen Aufenthaltes zu gewissen Jahreszeiten weite Wanderungen. Von Grönland, wo die Robbe ein wesentliches Existenzmittel der Einwohner ausmacht, wandert sie jährlich zwei Mal, von März bis Mai und von Juli bis August, aus. Von Islands Küste verschwindet sie nur periodenweise, und zwar das erste Mal im Monat März. Diese erste Auswanderung, welche auf allen Küstenstrecken, wo diese Art Robbe vorkommt, die bei weitem umfangreichste ist, geschieht zu dem Zwecke, weit vom Lande auf dem Treibeis die Jungen zu werfen. Diese Wanderungen erinnern also an die Reisen der Zugvögel zu ihren Brutplätzen im Frühjahr. Vom westlichen Grönland geht die Wanderung vermuthlich nach der Baffin-Bai und den Eismassen der Davis-Strasse. Das sogenannte Mittel- oder Pack-Eis der Walfischfänger und der grossartige Robbenfang, welcher in der Gegend von Neu-Fundland getrieben wird, steht hiermit wahrscheinlich in Verbindung [1]). Die ausserordentliche Menge Robben, welche nach dem Jan Mayen-Eis heraufkommen, scheinen sich an den Küsten des ganzen Eismeer-Bassins zwischen dem östlichen Grönland, Island, Spitzbergen und Nowaja Semlä zu sammeln. Nach der Meinung der Robbenjäger käme die Hauptmasse aus dem Meere um Nowaja Semlä bei der Bären-Insel vorüber. Es ist durchaus nicht unwahrscheinlich, dass die Robbe einen Ruheplatz auf dem Treibeis sucht, welches im Frühjahr stets in grossen Massen um Bären-Eiland angetroffen wird. Quennerstedt sah auf seiner Reise nach Spitzbergen im Jahre 1858 hier im Anfang Juli Schaaren von Grönlandsrobben, die gewiss zu dieser Zeit auf dem Rückweg begriffen waren. Bei der Wanderung geht die Robbe auf das Jan Mayen-Eis, und zwar an die nördliche Seite desselben, wobei sie vorzugsweise Bai-Eis oder dichteres und glatteres Pack-Eis sucht. Man hat sie oft auf diesen Wanderungen beobachtet, in grossen Schaaren von Norden kommend und gleich grossen Fischzügen die Oberfläche des Meeres auffurchend.

Von den jungen Robben vermag nach Quennerstedt die Mannschaft eines einzigen Fahrzeuges oft an einem einzigen Tage mehr als 1000 zu schlagen.

Wechselnde Lage der Robbenküste je nach der Lage des Eises, den Winden und Strömungen. — Der Robbenschlag geschieht gewöhnlich zwischen 72 und 73° N. Br. und 0° bis 2° W. L. Diess Terrain verschiebt sich jedoch natürlich in den verschiedenen Jahren bei der ungleichen Lage und Beschaffenheit des Eises. Die Fischer haben folgende Regel: Wenn das Eis sehr westlich liegt, das will sagen: wenn es sich nicht weit von Grönland aus erstreckt, so hat man die Robben weit im Westen und auf einem südlicheren Breitengrad (zuweilen sogar herab bis zum 69. und 68. Grad) zu suchen. Im entgegengesetzten Falle liegen die Robbenfelder mehr östlich und auf nördlicheren Breiten. Kapitän Westermeyer vom Schiff „Hudson" traf im Jahre 1868 die Robben auf 2° Ö. L. und 72° N. Br. Er bezeichnet mir

[1]) Nach Berichten von Walfischjägern, welche in der Davis-Strasse überwinterten, ziehen dort die Robben bei Eintritt des Winters in ungeheueren Mengen südwärts bis in die Gegend der New Foundland Bank. Bei der Insel Belle Isle zweigt sich eine Abtheilung ab. Diese bleibt theilweise bis zum Juni im Golf von St. Lawrence. Bei ihrer Rückwanderung nach Norden werden grosse Schaaren die Beute der Fischer an der Küste, von Kap Charles bis zum Golf von St. Lawrence.

die Differenzen der Lage der sogenannten Robbenküste je nach den Eisverhältnissen als zwischen 68 und 74° N. Br. und 2° Ö. L. bis 16° W. L. variirend.

Nördliche Winde sind die vortheilhaftesten, weil sie das Eis zertheilen, südliche und östliche pressen dagegen die mit dem Strom von Nordosten in südwestlicher Richtung herabtreibenden Eismassen zusammen. Dieser Strom, welcher die kalten Gewässer des Eismeeres nach Süden entführt und dem es die auf gleicher Breite mit dem Nordkap belegene Insel Jan Mayen zu danken hat, dass sie ein Klima besitzt, welches wohl eben so rauh ist wie das des nördlichen Spitzbergen, wird schon von den ältesten Zeiten des Fischfanges an erwähnt. Dass er die angeführte Richtung hat, ergiebt sich aus verschiedenen bekannten Fällen, wo Fahrzeuge im Eis fest froren und ins Treiben kamen.

Zorgdrager trieb im West-Eise im Jahre 1698 in 18 Tagen vom 77½° N. Br. auf 75½° und einige Walfischfänger trieben sogar im Jahre 1777 von dem 76° N. Br. und 5. bis 6° Ö. L. herab bis zum 62° N. Br. und auf den 40° W. L. in einer Zeit von 108 Tagen. (Vergleiche hierbei die oben von uns mitgetheilten Fälle der „Sara Cecilia" und der „Wilhelmina".) Dass Schiffe auf diese Weise auf längere oder kürzere Zeit fest gerathen und dadurch des Fanges verlustig gehen, gehört zu den gewöhnlichen Erscheinungen, dagegen ist der Verlust des Schiffes im Allgemeinen seltener, und zwar in Folge des stärkeren Baues der Fahrzeuge und der grossen Erfahrung in der Eisfahrt, welche langjährige Gewohnheit den Schiffsführern gegeben hat. Doch sollen während eines in dieser Hinsicht besonders unglücklichen Jahres nicht weniger als 14 Fahrzeuge im Eise theils völlig verloren, theils mit grösserer oder geringerer Beschädigung zurückgekehrt sein [1]). Ein Englisches eisernes Fahrzeug, so wurde berichtet, drückten die Eismassen so schnell zusammen und es sank in einer so kurzen Zeit, dass die Besatzung desselben sich nur mit genauer Noth auf das Eis retten konnte.

Es kommt zuweilen vor, dass die alte Robbe ihr Junges zu vertheidigen sucht. Auch hat man ab und zu beobachtet, dass, wenn die Robben auf dem Eise ruhen, einige aus der Schaar, wie diess auch bei anderen Jagdthieren zu geschehen pflegt, Wachtdienste leisten. Wird dieser Wachtposten auf die nahende Gefahr aufmerksam und hat er noch Zeit genug, ins Wasser zu kommen, so folgen die anderen ihm bald nach. Ganz dasselbe berichten auch die Robbenfänger von der Weser. Die Aufmerksamkeit des Jägers ist daher vor Allem auf diese Wachtposten gerichtet. Wie die Robben während des Ruhens unaufhörlich das Haupt erheben und sich umsehen, hat Quennerstedt oft beobachtet. Der Knall des Schusses und das plötzliche Zusammensinken der tödtlich getroffenen Thiere scheint die anderen nicht zu beunruhigen; wälzt sich aber das verwundete Thier im Todeskampfe auf dem Eise herum, dann fallen sofort wenigstens die nächstliegenden ins Wasser.

Walfischfang des „Hudson"; Besuch bei Kapitän Westermeyer und Mittheilungen desselben. — Wir kehren zum „Hudson" zurück und lassen Kapitän Westermeyer erzählen. Kapitän Westermeyer's Wohnung erreichen wir — um den Leser auch in das Daheim eines Deutschen Walfischfängers einzuführen — von Bremen in ¾ Stunden. Der Bahnzug führt uns in einer Viertelstunde auf der Geestebahn nach Burg-Lesum, von wo wir bequem auf dem Deiche an der Seeschiffe tragenden und von den Tiden berührten Lesum hinschlendern. In einer halben Stunde ist Kapitän Westermeyer's Behausung erreicht. Sie gehört zu dem Fischerdorf Lesumbrook [1]). Gegenüber erhebt sich die Hügelkette von St. Magnus, geschmückt mit eleganten Landhäusern, dunklen Parks und freundlichen Gärten, welche Bremer Kaufleuten in der Sommerzeit die gesuchte Ruhe und Erholung vom Geschäft bieten. Gleich vom Deich treten wir in die Hausflur, werden von der Hausfrau freundlich bewillkommt und durch Kapitän Westermeyer in seine behagliche Häuslichkeit eingeführt. Viele von den alten Kommandeuren, die zum Theil noch die letzte schwunghafte Periode der Grönlandsfahrt mit durchmachten, wohnen hier in dieser Gegend, in den Dörfern Mittel- und Niederbüren an der Weser und drüben in Vegesack, Löhnhorst, Borchshöhe, Schönebeck u. a.

Kapitän Hashagen vom Dampfer „Albert" wohnt z. B. in Borchshöhe bei Vegesack, Kapitän Hagens vom Dampfer „Bienenkorb" in dem unweit Lesumbrook gelegenen Weserdorfe Mittelbüren. Zwei mächtige Walfischkinnbacken bilden das Eingangsthor zu Hashagen's Garten. Drüben jenseits der Weser, etwas weiter herauf, sind ebenfalls viele Grönlandsfahrer zu Hause. Wir nennen nur Hasenbüren, ein Bremer, und Altenesch, ein Oldenburger Dorf. Wir stehen hier also gleichsam auf klassischem „Grönländer-Boden". Von hier aus wurde auch das sogenannte „Bauernschiff" im Jahre 1832 entsandt, eine Unternehmung, bei welcher sich vorzugsweise bäuerliche Grundbesitzer jener Gegend betheiligt hatten, in der löblichen Absicht, zahlreichen durch den Rückgang des Fischereibetriebes brodlos gewordenen Familien Verdienst zu verschaffen. Kapitän Westermeyer fährt bereits 26 Jahre nach Grönland, d. h. auf den Wal-

[1]) Quennerstedt meint hier offenbar das Jahr 1777, wo ein sechstägiger Orkan die Eisfläche vor Ost-Grönland auf 160 miles von Westen nach Osten aufriss, vier Schiffe zerstörte und einige 50 Boote mit den Mannschaften — 600, und zwar Engländer und Hamburger — zum grossen Theil vernichtete. Scoresby, I, 513.

[1]) Dasselbe Dorf, bei welchem 1669 ein Finnfisch gefangen wurde, s. S. 4.

fischfang bei Grönland, denn am Land war er nie, weder in Spitzbergen noch in Grönland. Gleichwohl war er im letzten Jahre der von unserer Nordfahrt so mühevoll umworbenen Ostküste von Grönland (d. h. in der Seemannssprache West-Grönland) näher als die übrigen Deutschen Fischerfahrzeuge [1]). Er hat also einen guten Theil seines Lebens in den Polarregionen verbracht, auch hat er schmerzliche Opfer, wie sie jene schwierige Schifffahrt leider von Zeit zu Zeit fordert, zu beklagen, denn sein Vater blieb (verunglückte) in Grönland und noch vor einigen Jahren verlor er dort seinen ältesten, 18jährigen Sohn, der die erste Reise mitmachte. Von der durch den Frost glatten Rehling ausgleitend fiel dieser in die See und konnte von dem sofort zu Wasser gelassenen Boot nicht gerettet werden. Dass aber echtes Seemannsblut in den Westermeyers fliesst, mag daraus hervorgehen, dass der heranwachsende zweite Sohn wahrscheinlich in einem der nächsten Jahre seine erste Fahrt nach Grönland machen wird. Kapitän Westermeyer, das Schiffsjournal zur Hand nehmend und eine Karte der Europäischen Polarregionen vor uns ausbreitend, erzählt [2]):

Es war am 18. Juli, Morgens 8½ Uhr, der „Hudson" auf etwa 72° N. Br. und 17° W. L. (An dem Tage, wo ein Fisch gefangen, ist keine Zeit für die Ermittlung der Breite und Länge, die betreffende Rubrik wird dann nach altem Brauch durch einen grossen, mit der Feder gezeichneten Fischschwanz ausgefüllt.) Wir steuerten in losem Eise westlich über. Der Kommandeur lag oben im Krähennest, auslugend nach Fischen. Das Krähennest (crows-nest) ist ein unentbehrliches Requisit auf allen Grönlandsfahrern. Es besteht aus einer 85 Fuss über Deck „am grossen Bramtop" angebrachten Tonne, etwa von der Grösse eines Oxhoftfasses, die dem Kommandeur oder ersten Offizier als eine Art Wachtthurm dient. Zu dem Ende ist sie oben offen, unten im Boden mit einer Fallthür versehen, durch welche der Kommandeur oder Offizier auf der Jakobsleiter (einer mit Stäben versehenen Strickleiter) hinein steigt. Im Krähennest, das aussen noch mit Segeltuch umkleidet, ist ein Sitz angebracht, Sprach- und Fernrohr sind zur Hand. Hier bringt der Kommandeur oft lange Stunden zu, bald die Lage und Bewegung des Eises beobachtend, bald nach Robben oder Fischen lugend. Die Laufplanken werden hinten auf Deck über die Rehling gelegt. Von hier aus haben die Offiziere auszusehen, wenn das Schiff zwischen Eis steuert. Das Wetter leidlich, es ist nur etwas Dünung. Da von fern jene dunkle Masse, von Zeit zu Zeit blitzende Wasserstrahlen, ein Fisch in Sicht! Auf Deck ertönt der Ruf: „Fisch vorut!" (Diess verändert sich natürlich darnach, wo der Fisch gesehen wird, da heisst es bald: „Fisch in Lee!" „Fisch leeward!" oder: „Fisch steuerbord!" „Fisch backbord!" oder endlich: „Fisch vorut!" „Fisch achter ut!") Mit „Over all!" wird sofort die ganze Mannschaft lebendig. So wie sie eben sind, Einzelne vielleicht nur halb bekleidet, stürzen sie zu den Booten. Zwei Boote werden sofort gestrichen (zu Wasser gelassen). Pfeilschnell durchschneiden sie die Fluthen in der Richtung nach dem Fisch, der seinen Lauf verändert und dadurch einem inzwischen erst gestrichenen Boot die erste Chance giebt. Mit kräftigen Ruderschlägen arbeitet das Boot in rastloser Jagd durch die Wogen dem Fische nach. Eine halbe Stunde schon hat das Boot, gefolgt von sechs anderen, die Führung behalten, da endlich gelingt es, dem Fisch auf 20 Schritt nahe zu kommen. Jetzt ein Schuss! und siehe, Meister Engelbert hat den Fisch fest, der sofort in die Tiefe geht und in 5 Minuten die 3600 Fuss Leinen ausläuft. Vom Fallboot weht die sofort aufgesteckte Gösche [1]), zum Zeichen, dass der Fisch fest ist (blau mit weissem Kreuz, beim „Albert" roth und weiss. Köhler nennt diese Fahne die „Blutfahne" und erzählt, dass, wenn nicht sofort, nachdem sie erschienen, Alle in die Boote gesprungen, die Zaudernden von den auf dem Schiffe Zurückbleibenden in ihre Boote hinabgeworfen und von den schon im Boote Sitzenden in kreuzweis über einander gelegten Rudern empfangen worden wären). Schon übernahm das zweite, pfeilschnell herangeschossene Boot die weitere Verfolgung, seine Leinen an die auslaufenden, splissend und dadurch das erste Boot, die Fallslupe, vom Fisch frei machend. Wohl gegen eine halbe Stunde verging, ehe der erschreckte Fisch, vom heftigen Lauf schon etwas ermüdet, wieder auftauchte. Nach einiger Zeit gelang es auch diesem Boot, mit einer zweiten Harpune, dem dritten Boot, mit einer dritten Harpune den Fisch fest zu machen, und dieses letzte Boot kam dem Fische nahe genug, um ihm noch eine Handharpune beizubringen. Nach 1½stündiger Jagd war der Fisch durch vier Harpunen und eine vom letzten Boot ihm beigebrachte Lanze völlig ermattet und es folgte der letzte Akt des blutigen Schauspiels, der Todeskampf des gewaltigen Thieres. Mit mächtigen Schlägen (der Walfischfänger nennt sie „de Doodsläge") peitschte der Wal die schäumende, von Blut und Thran gefärbte See. In diesem entscheidenden Moment haben sich alle Boote in gemessener Entfernung zu halten, wenn sie nicht Gefahr laufen wollen, dass ihr Boot kentern und ihnen mindestens ein unwillkommenes Seebad, wenn nicht noch Schlimmeres, bereitet werde. Noch vor drei Jahren passirte diess einem Boot des „Hudson", das, nachdem es den Fisch gelanzt, nicht flink genug bei Seite gekommen war. Glücklicher Weise wurden alle Mann gesund herausgefischt. Hat der Fisch seine „Doodsläge" gethan, dann neigt sich der gewaltige Körper zur Seite, er ist todt. In diesem Augenblick erschallt von den Booten ein dreimaliges kräftiges „Hurrah!", das von der Mannschaft des Schiffes, wenn letzteres nahe genug ist, kräftig beantwortet wird. Die Boote umgeben den Fisch, ziehen Harpune und Lanze heraus, binden die Flossen über dem Bauch zusammen, das letzte Boot befestigt im Schwanze, der zu diesem Zweck an vier verschiedenen Stellen durchbohrt wird, ein Bugsirtau und nun geht langsam und unter eintönigem Gesang und „Hoihoh!" der seltsame Leichenzug nach dem Schiffe, wo der Fisch langseit gelegt und befestigt wird. Um 1¼ Uhr Mittags war alles diess geschehen und um 11½ Uhr Nachts hatten wir, so heisst es im Journal, den Fisch über Bord, worauf sich die Mannschaft todmüde zur Ruhe begab. Ist es noch Zeit, so wird nach dieser beschwerlichen Arbeit oft noch geschafft (gegessen), eine süsse Biersuppe ist dann bei dem Volke besonders beliebt. Den Prozess des Flenssens schildern wir hier noch näher.

Das Flenzen oder Flenssen musste diess Mal unter Segel vor sich gehen, da der Wind nach dem Eise zu wehte und das Schiff sonst besetzt worden wäre. Wenn die Witterungsverhältnisse es zulassen, sucht sich das Schiff mit Eisankern (den Neushaken) an einem Eisfelde, einer Flarde, fest zu machen, um den ganzen Prozess mit mehr Sicherheit zu vollziehen. Zuweilen erlauben Sturm und Seegang das Flenssen vorläufig noch gar nicht und das Schiff hat dann Tage lang den Fischkoloss zur Seite, was nicht ohne Gefahr ist. Zunächst ist also der Fisch, welcher etwa 50 Fuss lang war und als stärksten Durchmesser 18 Fuss maass, durch Taue, die mittelst Haken am Kopf und am Schwanz eingreifen, befestigt. Speckschneider und Speckschneiders-Maat begeben sich in langen Stiefeln, die mit „Eiskrabben" (Eissporen) versehen sind, aus dem Boot auf den Kopf des Fisches, erster und zweiter Harpunier und Steuermann in demselben Kostüm gehen auf den Rumpf. Alle fünf sind mit langstieligen Beilen, den sogenannten Speckspaten, versehen. Sie beginnen nun den Speck 3 Fuss breit streifenweise herauszulösen, indem sie die Haut (welche bis zu ⅝ Zoll dick) und den Speck, der bis zu 1½ Fuss dick ist, durchhauen. An den Streifen werden Gienen angehakt, die „Taljen" (Flaschenzüge), deren Kloben je drei oder zwei Rollen enthalten. Es sind drei Gienen in Thätigkeit, eine zweischeibige mit Kloben von zwei Rollen vorn am Bug, eine dreischeibige, die Kenter-

[1]) Laut Journal 4. Juli, Morgens 4½ Uhr, sahen sie auf 73° 53′ N. Br. und 14° 31′ 30″ W. L. die Insel Pendulum nordnordwestlich auf circa 16 Meilen Distanz, am folgenden Tage Nachmittags nordwestlich die Insel Shannon auf circa 15 Meilen Distanz.

[2]) Nachstehender Bericht beruht theils auf mündlichen Mittheilungen, theils auf Auszügen aus dem Journal.

[1]) Die Grönlandsfahrer haben ihre eigenen Signale, welche Scoresby, Band II, S. 524, ausführlich angiebt, darunter „the bucket", ein auf Reifen gespanntes Stück getheerter Leinwand, und „the jack", die Gösche oder Fallflagge. Die Korrespondenz der Boote mit dem Schiff wird beim „Hudson" auch durch Segelstellung unterhalten; wenn die Boote backbord aufrudern sollen, wird die Backbordschote, wenn steuerbord, die Bramschote aufgegeiht. Sollen sie weiter rudern, so werden die beiden Vor-Bramschoten aufgegeiht. Sollen die Boote zurückkehren, so wird die Flagge im Schau aufgehisst. Bei Nebel wird durch Blasen oder Schiessen signalisirt.

gien, in der Mitte und eine dreischeibige, die Nasengien, auf dem Hinterdeck. Je ein Block der Gienen ist an der Topkette, die vom Vorzum grossen Top reicht, befestigt und der Läufer der Kentergien wird um die Ankerspille gelegt. Darauf dreht die Mannschaft im Takte und unter fröhlichem Gesang die Spille, allmählich und unter Beistand der Offiziere auf dem Fisch, welche mit ihren Messern tüchtig nachhelfen, lösen sich die Speckstreifen los. Nur in der Mitte bleibt ein Streifen Speck, das Kenterstück (Mittelstück, Prutstück) und mit Hülfe dieses am Fischkörper noch festsitzenden Theiles wird der Fisch, sobald die eine Seite vollständig abgespeckt ist, umgedreht (gekentert). Nun beginnt der Prozess des Flenssens von Neuem, bis der Fisch nur noch ein roher, unförmlicher Fleischklumpen ist. Das Fischbein wurde vom Speckschneider aus den Kinnbacken herausgelöst. Man lässt dann den aller werthvollen Theile beraubten Fischkadaver treiben, der eine Beute der Haie, Bären und Vögel wird. Letztere, die Lummen, die Malmucken, ziehen gewöhnlich schon während des Flenssens heran, lassen sich auf dem Fischkörper nieder und sind so begierig, Stücke von dem Fischspeck abzuzerren und zu picken, dass sie sich oft haufenweise greifen und schlagen lassen. Die Kunst des geschickten Ablösens der Barten besteht hauptsächlich darin, sie möglichst tief vom Nasenbein zu trennen, denn die grössere Länge der Barten erhöht ihre Brauchbarkeit und verleiht ihnen grösseren Werth. Daher die Unterscheidungen in Untermaassbarten, Maassbarten (Barten von 6 Fuss Länge) und Übermaassbarten. Das Auslösen geschieht mittelst 1 bis 2 Fuss langer ein- oder zweischneidiger Bartenmesser. Die grösste der Barten war 11 Fuss lang, 10 Zoll breit und $^3/_8$ Zoll dick. Die etwa 18 Fuss lange Zunge wurde in vier Stücken auf Deck geholt, der Schwanz kommt ganz herauf und wird erst später in sechs oder acht Stücke getheilt. Die Kinnbacken werden ebenfalls übergeholt und in den Wanten (den starken Masttauen) aufgehängt. In untergestellten Baljen (Trögen) wird die aus ihnen austropfende fettige Substanz aufgefangen und es ergab diess noch eine Tonne Thran. Später ging's dann ans „Innmaken" (in die Fässer machen) des Speckes. Auch diess ist eine längere Prozedur. Der Speck war in Würfel geschnitten und mit der $^5/_4$ Zoll dicken Haut in den Raum geworfen worden. Beim „Innmaken" wird aus und von den Leuten ein Speckkönig (Smeerkönig) gewählt. Dieser steigt in den Raum und wirft mit der Speckgabel (Speckforke) die Speckwürfel auf Deck. Bei der nun beginnenden Arbeit des Kleinmachens des Speckes und Einfüllens desselben in die eisernen Fässer (Tanks) im Raum sind die Rollen fest vertheilt. Die Harpuniere lösen die Schwarte vom Speck, der Speckschneider reinigt den letzteren von den ihm noch anhaftenden Fleischtheilen. Der Schwanz wird in so viel Stücke getheilt, als Haublöcke vorhanden sind; diese Stücke werden dann auf die Haublöcke gelegt und die Steuerer der acht Boote zerlegen (kappen) nun den Speck mittelst der Kappmesser in kleinere Stücke. Der Speck kommt in Tröge (Baljen). Mittelst aus Segeltuch verfertigter Schläuche (Lullen) wird dann der Speck in die leeren Fässer (Tanks) im Raume geleitet, welche Arbeit der Lullenkneifer hat, während der „Farkentreiber" den Speck nach den Schläuchen schiebt.

In der Regel rechnet man 20 Quardeelen Speck und 60 Tonnen Thran auf einen mittelgrossen Walfisch. Die Slupe, welche den Fisch festschiesst, erhält eine Prämie von 7 Gulden, davon fallen auf den Harpunier 2 Gulden. Besteht der im Ganzen von dem Schiff heimgebrachte Segen aus 400 Tonnen Thran und darüber, so erhalten die Offiziere und Partfahrer 1 Anker, die Slupensteuerer $^3/_4$ Anker und die Halbpartfahrer $^1/_2$ Anker Thran. Der Kapitän erhält ein Fischgeld von 10 Thalern, das nach dem Thran berechnet wird, wobei es gleichviel ist, ob Robben- oder Fischthran. Für jede 60 Tonnen Thran wird ein Fischgeld von 10 Thalern vergütet. Derjenige, welcher den Fisch festgeschossen hat, erhält ausser seinem Antheil an der Bootsprämie ein Fischgeld von 5 Thalern, der Speckschneider erhält ein Schneidegeld von 6 Thalern bei Fischen mit Maassbarten (6 Fuss und darüber lang), bei Fischen mit Untermaassbarten die Hälfte.

Norwegens arktische Fischerei. — Es ist hier nicht der Ort, den grossen Fischfang Norwegens in seinem ganzen Umfange näher zu besprechen, da unsere Betrachtung auf die Fischerei im Eismeere beschränkt ist. Wenn Norwegen an dieser letzteren nur einen verhältnissmässig geringen und im Vergleich zu seinem Stockfisch- und Häringsfang unbedeutenden Antheil nahm, so ist das leicht erklärlich, wenn man an die hohen Kapitalauslagen und an die Unsicherheit des Ertrages denkt. Beide Umstände mussten dem geldarmen Lande, welches freilich wohl die trefflichsten Mannschaften für nordische Fischerfahrten besitzt [1]), die Theilnahme erschweren. Die jetzt mit einigen zwanzig kleineren Fahrzeugen von den nördlichen Häfen, namentlich von Hammerfest und Tromsö aus, bei Spitzbergen betriebene Walrossjagd scheint niemals ganz unterbrochen gewesen zu sein.

Der Norwegische Robbenfang bei Jan Mayen. — Der Robbenschlag bei Jan Mayen wurde erst im Jahre 1846 wieder aufgenommen, und zwar von den südlichen Häfen. Es wurden drei Fahrzeuge ausgesandt, eins derselben, „Habe", kommandirte Svend Foyn von Tönsberg [2]), einer der Veteranen der Norwegischen Nordfahrer. Durch Glück und Erfahrung ist es ihm gelungen, im arktischen Fischfange ein ziemlich bedeutendes Vermögen sich zu erwerben. Überhaupt waren in den ersten Jahren die Schiffe glücklich. Foyn auf dem Dampfer „Elieser" fing z. B. in einem Jahre 16.400 Robben im Werth von 40.000 Spezies.

1867 waren Schiffe in der Grösse von 62 bis 147 Kommerzlasten von folgenden Orten betheiligt:

Von Tönsberg 8, von Christiania 3, von Drammen 1, von Sande-Fjord 1, von Holmestrand 1, von Frederikhall 1, von Purmerende (Niederlande) 1,

zusammen 16. Darunter waren zwei Schraubendampfer, „Elieser" und „Isbjörne". Die Besatzung verproviantirte sich zum grössten Theil selbst.

Inzwischen bin ich in den Stand gesetzt worden, hier eine vollständige Übersicht des Norwegischen Robbenschlages der letzten fünf Jahre, 1864 bis 1868, zu geben. Ich bin dafür dem Herrn Kiaer, Chef des Statistischen Bureau's in Christiania, und dem Herrn Jakob Melsom in Tönsberg zu Dank verpflichtet. Sie enthält, wie man sieht, die wichtigsten Punkte vollständig und darf in so fern als ein Muster bezeichnet werden.

---

[1]) Der Dorschfang Norwegens an den Lofodden beschäftigte im Jahre 1867 über 28.000 Fischer und Seeleute, was beinahe die Hälfte der Gesammtzahl der Norddeutschen Seeleute ausmacht. Er lieferte, beiläufig erwähnt, einen Brutto-Ertrag von über $3^1/_4$ Millionen Spezies.

[2]) Herr Foyn, der für eigene Rechnung fuhr, erzielte im Jahre 1847 740 Tonnen Thran, im Jahre 1848 1140 Tonnen Thran, im Blokadejahr 1849 1100 Tonnen Thran. Herr Foyn sandte im Jahre 1867 an ein Hamburger Haus circa 4000 Tonnen Thran. Die Norwegische Tönder (250 Pfund Brutto) ist der Bremer Tonne (216 Pfund Netto), wenn man das Netto-Gewicht vergleicht, ziemlich entsprechend.

Angabe über den Robbenfang des südlichen Norwegen bei Jan Mayen während der letzten 5 Jahre.

Jahr	Zahl der Schiffe	Tragfähigkeit in Kommerz-Lasten	Zahl der Besatzung	Werth der Schiffe	Ausrüstungs- und Unterhaltungskosten à 48 Spezies-Thaler per Last	Kapital-Verminderung à 3 Prozent	Zinsen des Kapitals à 5 Prozent	Zahl der Seehunde		Werth der Seehunde	⅛ Antheil für die Besatzung	Gewinn für die Rheder
			Mann	Spes.-Thlr.	Spes.-Thlr.	Spes.-Thlr.	Spes.-Thlr.	junge	alte	Spes.-Thlr.	Spes.-Thlr.	Spes.-Thlr.
1864	16	1699	714	265.000	81.552	7.950	13.250	23.364	24.723	152.000	25.333	23.915
1865	16	1699	714	257.000	81.552	7.710	12.850	41.758	18.724	172.500	28.750	41.638
1866	16	1763	728	272.000[1]	84.624	8.160	13.600	39.576	8.106	144.000	24.000	13.616
1867	15	1641	688	257.000	78.768	7.710	12.850	59.931	23.292	247.000	41.166	106.506
1868	15	1641	684	249.000	78.768	7.470	12.450	49.533	14.224	184.284	30.714	54.882

[1]) In diesem Jahre waren zwei dieser Schiffe mit Dampfkraft versehen, daher die Steigerung im Werth.

Tönsberg, den 26. Oktober 1868.

Unterzeichnet: Jakob Melsom.

Das Ergebniss der letzten beiden Jahre und namentlich des Jahres 1867 stellt sich hiernach als ein recht günstiges heraus. Denn während 1864 16 Schiffe einen Reingewinn für die Rheder im Betrage von nur 23.915 Spezies, 1866 eben so viel Schiffe gar nur 13.616 Spezies Netto für die Rheder erzielten, stellte sich das Ergebniss im Jahre 1867 auf 106.506 Spezies bei nur 15 Schiffen. Das relativ günstige Ergebniss des Norwegischen Robbenschlages im Vergleich zu dem der Deutschen und Englischen Schiffe ist dadurch zu erklären, dass die Norweger die Robben in grösserer Zahl weiter nordöstlich als jene suchten und fanden.

Ergebnisse der Walross- und Seehunds-Jagden der Norweger bei Spitzbergen in der neuesten Zeit. — Über diesen Gegenstand empfing ich ebenfalls ein Schreiben des Herrn Kiaer aus Christiania, welches ich hier vollständig mittheile. Die Angabe in Betreff der Fahrzeuge auf den Robbenfang stimmt nicht ganz überein mit der eben mitgetheilten des Herrn Melsom. Diese letztere ist die zuverlässigere, ich gebe aber die Übersicht unverändert, so wie ich sie empfing, da die Abweichung für die Vergleichung und das Gesammt-Resultat unwesentlich ist.

„In Veranlassung Ihrer im Schreiben vom 5. v. M. an das Departement des Innern der Königlich Norwegischen Regierung gerichteten Anfrage über Norwegische Expeditionen im nördlichen Eismeere und Ferneres habe ich die Ehre, Folgendes mitzutheilen:

„Sämmtliche Produkte des Norwegischen Grossfischfanges (Eismeer-Expeditionen) gehen zollfrei in Norwegen ein; es wird auch kein Zoll erlegt, wenn sie in fremden Schiffen eingeführt werden.

„Die Anzahl der ins nördliche Eismeer expedirten Norwegischen Schiffe ist folgende gewesen:

Jahr	Nach Spitzbergen von Tromsö und Hammerfest Anzahl	Auf Seehundsfang ins nördliche Eismeer vom südlichen Norwegen Anzahl
1863	18	14
1864	21	18 (16 nach Melsom)
1865	23	16
1866	21	18 (16 „ „)
1867	23	16 (15 „ „)
1867	Anzahl Tons 800 Mannschaft 250	Anzahl Tons 3.600 Mannschaft 660

„Ausserdem wurden im südlichen Norwegen 1867 auf Seehundsfang zwei Holländische Schiffe ausgerüstet. Von den zum Seehundsfang ausgerüsteten Norwegischen Fahrzeugen war eins ein Dampfschiff und zwei hatten Hülfs-Dampfmaschinen, die übrigen waren Segelschiffe.

„Auf Walfischfang im nördlichen Eismeer wurde 1867 und 1868 ein Dampfschiff ausgerüstet. Die Ausbeute der Expeditionen nach Spitzbergen von Tromsö und Hammerfest besteht namentlich in Seehunden und Walrossen; für Tromsö wird das Resultat als zufriedenstellend angegeben, für Hammerfest (dessen Expedition im verflossenen Jahre doppelt so gross wie die von Tromsö gewesen ist) war die Ausbeute 1864 24.000 Spezies, 1865 18.000 Spezies, 1867 20.500 Spezies. Über die Ausbeute des Seehundsfanges wird genauere Angabe erwartet; vorläufig wird folgende Notiz über die Ausfuhr von Seehunds-Fellen, Seehunds-Speck und Thran von den Städten, welche derartige Expeditionen ausrüsten, mitgetheilt.

Jahr	Seehundsfelle Stück à ⅛ Spes.-Thlr.	Speck Tönder à 12 Spes.-Thlr.	Thran Tönder à 14 Spes.-Thlr.
1863	25.121	3.156	590
1864	41.867	2.976	546
1865	66.627	5.839	1.255
1866	52.231	3.637	1.375
1867	65.805	7.743	4.346

Christiania, den 16. Oktober 1868.

A. N. Kiaer, Chef des Statistischen Bureau's."

Den Walfischfang betreibt allein Herr Foyn in Tönsberg, seit vier Jahren, aber erst im letzten Jahre mit gutem Erfolge, und zwar ist es eine Art der Finnfische, auf welche er in der Nähe des Nordkaps und bei der Bären-Insel Jagd macht. Er bediente sich dabei der Cordes'schen Granat-Harpune und es gelang ihm im vorigen Jahre, 30 Wale zu erlegen, die immerhin einen Werth von 18.000 Thalern Preussisch gehabt haben mögen.

Die Gefahren und Abenteuer der Norwegischen Spitzbergenfahrer schildert Quennerstedt ziemlich eingehend, indem er mehrere Berichte über Schiffbrüche bei Spitzbergen mittheilt. So wurden die Fahrzeuge „Karl Johann", „Fortuna" und „Die Brüder" im August 1850 in Walter Thymen-Strasse vom Eise zerstört und es gelang nur einem Theil der Mannschaft, sich auf einem verlassenen Fahrzeug nach Norwegen zu retten. — Ferner wird in dem Bericht über die Schwedische Expedition 1864 nach Spitzbergen eine merkwürdige Überwinterungs-Geschichte Norwegischer Walrossjäger an der Crossbai (79° 7 bis 15′ N. Br. und 10° 11′ bis 10° 44′ Östl. L.) erzählt. 24 Leute arbeiteten sich, nachdem ihre Fahrzeuge gescheitert, in Booten dahin, wo sie in den beiden dort vorhandenen Hütten Zuflucht und einige Lebensmittel fanden. Ein von Parry's Expedition stammendes Dépôt von Lebensmitteln kam ihnen sehr zu Statten und es gelang, durch Seehunds- und Renthierjagd den weiteren Bedarf zu decken. Ein grosser Theil der Mannschaft erkrankte am Skorbut, doch nur drei starben daran; der Genuss von frischem Robbenblut erwies sich als bestes Heilmittel dagegen.

Umfahrung Spitzbergens durch einen Norwegischen Walrossjäger. — Dass Deutsche Walfischjäger in neuerer Zeit, ihrem Fange nachgehend, eine Umschiffung der ganzen Spitzbergischen Inselgruppe, also auch um Nordostland, von Süden oder Norden kommend unternommen hätten, darüber habe ich Nichts erfahren können. Der Norwegische Walrossjäger Karlsen unternahm mit der Brig „Jan Mayen" eine solche im Jahre 1863. Den 2. August passirte er die nördlichste oder nördlich von Nordostland gelegene Insel, die kleine Tafel-Insel, wobei sie nach Norden das Meer eisfrei fanden, den 9. August waren sie bei der Walross-Insel, immer die an dieser Seite der Inselgruppe meist ergiebigere Walrossjagd betreibend, fuhren südlich bei der grossen Insel vorbei, unter der Ostküste von Nordostland, bekamen dann Gillisland, eine mit hoch aufsteigenden Bergen besetzte und von Fjords tief eingeschnittene Insel, in Sicht; nach der Schätzung Karlsen's lag es auf 79° 5′ N. Br. und waren sie nur 8 Seemeilen davon entfernt. Beim Eingang in Walter Thymen-Fjord hatten sie es noch immer nordöstlich in Sicht; den 20. segelten sie an den Ryk-Is-Inseln bei Stans-Foreland vorüber, passirten Süd-Ostland und nahmen ihren Kurs nun auf Norwegen.

Die von Dänemark aus betriebene arktische Fischerei. — Die theilweise bereits erwähnte Dänische Fischerei im Europäischen Meer hat, so scheint es, niemals ein zufriedenstellendes Resultat für die Unternehmer gegeben. Nur der von den Dänischen Kolonien in West-Grönland an bestimmten Stationen mit Hülfe der Eingebornen betriebene Walfischfang war zu Zeiten im vorigen Jahrhundert erfolgreich und bedeutend, jetzt ist er gering. In neuerer Zeit wurden von der Insel Bornholm einige Fahrzeuge auf den Robbenschlag ausgerüstet. Der letztere grössere Versuch, von Kopenhagen aus Walfischfang im Eismeere zu betreiben, begann im Jahre 1866.

Die Dänische Fischerei-Gesellschaft wurde zu Ende des Jahres 1865 mit einem Aktienkapital von 180.000 Reichsbanko-Thalern (circa £. 20.000) gegründet. Zu Ende des Jahres 1866 wurde das Kapital um 55.000 Reichsbanko-Thaler vergrössert, also auf 235.000 Reichsbanko-Thaler gebracht. Nach den brieflichen Mittheilungen, welche mir durch den Vorstand der genannten Gesellschaft im September 1868 von Kopenhagen wurden, hatte die Gesellschaft zu jener Zeit einen Doppel-Schraubendampfer von 216 Tons Reg., einen kleinen Hülfsdampfer von 6 Tons, zwei Schoner von zusammen ca. 90 Kommerz-Lasten und zwei Jachten von zusammen ca. 40 Lasten. Die Gegenstände des Betriebes waren Seehundsfang im Frühjahr, Walrossfang und Walfischfang (letzterer namentlich an der Ostküste von Island), ferner Dorschfang. Die Ergebnisse des Betriebes in den Jahren 1866 und 1867 waren die folgenden: Im Jahre 1866 Bruttowerth des Fanges 14.578 Thaler 2 Mark 13 Schilling Unterbilanz nach Abzug des Kasko 60.000 Thaler; im Jahre 1867 Brutto-Ertrag 65.599 Thaler 5 Mark 12 Schilling, Unterbilanz 30.000 Thaler. Also trotz der weit besseren Ausbeute im Jahre 1867 ergab sich doch ein Verlust von 30.000 Thalern. Die Ausgaben, namentlich der Betrag der Partgelder, waren sehr bedeutend. Bis zum Anfang September vorigen Jahres war das Betriebs-Ergebniss besonders schlecht, der Seehundsfang misslang vollständig, auch der Walfischfang war schlecht, er belief sich im Ganzen auf sechs Walfische (wahrscheinlich von den kleineren Arten, denn sechs mittelgrosse Grönländische Walfische würden ein gutes Ergebniss gewesen sein). Zu der Zeit, wo mir diese briefliche Mittheilung gemacht wurde, stand die Auflösung der Gesellschaft in Aussicht. Die Aktien wurden nur zu 10 Prozent ihres Nominalwerthes notirt. Seitdem ich diese Mittheilung empfangen, hat die Generalversammlung der Gesellschaft su Kopenhagen Statt gefunden. Der von dem Direktor der Gesellschaft, Kapitän Hammer, gegebene Bericht

stimmt mit den obigen Mittheilungen. Der Werth des gesammten Fanges war nur 27.404 Thaler (Dänisch). Der Robbenfang war schlecht. In den Fjorden an der Nordostseite von Island herrschten ungewöhnliche Strömungsverhältnisse vor, die nach der Meinung des Kapitän Hammer mit den Erderschütterungen des vorigen Jahres zusammenhingen und den Walfischfang gänzlich störten. (Die Amerikanischen Walfischjäger in der Bering-Strasse und dem Ochotsk-Meer stellen eine ähnliche Vermuthung für die entgegengesetzte Erscheinung auf, dass die bis Anfang September sehr unergiebige Fischerei schliesslich dadurch sehr lohnend wurde, dass ganze Züge von Fischen, vom Norden her kommend, erschienen und dass die Fische, welche nach der Meinung der Kapitäne „von Grönland durch das offene Polarmeer" kamen, sehr zahm waren und sich leicht fangen liessen.) Gegenüber den misslichen Betriebs-Ergebnissen verlor die Gesellschaft aber doch nicht den Muth zur Fortsetzung der Unternehmung. Diese wurde vielmehr für dieses Jahr dadurch gesichert, dass man beschloss, für 70.000 Thaler Prioritäts-Aktien auszugeben, und dass von diesem Betrage sofort 51.000 Thaler gezeichnet wurden.

Versuch von Amerikanern, in Island einen Walfischereibetrieb zu begründen. — Von besonderem Interesse ist der Bericht über den Versuch des Walfischfanges mit der Raket-Harpune, welcher von zwei Amerikanern, Lilliendahl und Roys, in Island gemacht worden ist. Dieselben liessen sich 1865 unter 65° 18′ N. Br. am Seidis-Fjord nieder. Sie betrieben den Fischfang mit zwei Schiffen, der Barke „Reindeer" von New York, unter Amerikanischer Flagge, und dem kleinen Schraubendampfer „Visionary", welcher, in Schottland erbaut, unter Dänischer Flagge fuhr. Er führte, auf den Fang ausgehend, ein Paar Walfischboote im Schlepptau. Einen jeden gefangenen Fisch schleppte der Dampfer in den Fjord herein zum Abflenssen. Im ersten Jahre lieferte der Betrieb keine günstigen Ergebnisse, im folgenden Jahre wurden 20 Walfische gefangen, darunter 6 Buckel-Wale. Im Ganzen wurden 900 Tönder Thran gewonnen. Am Lande war eine Dampf-Thrankocherei eingerichtet.

Im Winter 1865/66 wurde der Holländische Schooner „Jan Albert" in Dundee zum Schraubendampfer eingerichtet, und zwar unter dem Namen „Liteno". Die Besatzung bestand aus Amerikanern, Dänen, Schotten, Russen und einem Polynesier. Man benutzte ferner zwei kleine eiserne Dampfer, die in Glasgow und resp. in Liverpool erbaut waren, „Vigilant" und „Stegpiregder". Ende September hatten die drei Schiffe nach der Angabe 40 Wale kleinerer Art gefangen, welche im Ganzen 23- bis 2400 Tönder Thran lieferten. Diese Unternehmung des Captain Roys ist aufgegeben worden, weil sie sich nicht bezahlt machte. (Mittheilung aus New Bedford.)

Schottische Fischerei in Grönland und der Davis-Strasse. — Wie früher („Geogr. Mitth.", Jahrg. 1867, S. 418) mitgetheilt, sind es Schottische Häfen, welche noch jetzt zwischen Grönland und Spitzbergen, vorzugsweise aber in der Davis-Strasse, der Baffin-Bai und den an der Amerikanischen Seite sich anschliessenden Armen des Polarmeeres einen ziemlich bedeutenden Walfischfang betreiben.

Im Jahre 1868 [1]) waren in diesem Betriebe beschäftigt: von Peterhead 12 Schiffe, unter ihnen vier Dampfer in der Grösse von 200 bis 295 Tons, während die Segelschiffe eine Grösse von 130 bis 380 Tons haben; von Fraserburgh zwei Segelschiffe von 292 und 297 Tons; von Dundee 11 Dampfer und ein Segelschiff mit einem Gesammtgehalt von 4618 Tons. Die einzelnen Dampfer variiren zwischen 278 und 455 Tons. Kirkaldy war noch durch einen Dampfer von 452 Tons vertreten, Hull schloss im Jahre 1868 vorläufig seine Grönlandsfahrten, denn die beiden Fahrzeuge, welche dieser einst in der Walfischerei so bedeutende Platz noch in diesem Jahre aussandte, der Dampfer „Ravens Craig" von 452 Tons und das Segelschiff „True Love", sind nun aus der Fahrt genommen, da die Unternehmung sich für die Rheder unvortheilhaft erwiesen hat; eben so scheiden die beiden Schiffe von Fraserburgh aus. Im Ganzen waren also, wie schon früher angegeben, im Jahre 1868 39 Schiffe zu einem Gehalt von 8397 Tons von Schottland aus im Walfischfang beschäftigt.

Blicken wir auf das Ergebniss des Schottischen Robbenschlages und Walfischfanges im letzten Jahre, so erinnern wir uns zunächst, dass ein Theil der vorbezeichneten Flotte auf Robbenschlag und Fischfang zwischen Grönland und Spitzbergen, ein anderer Theil, besonders die Dampfer von Dundee, zuerst auf den Robbenfang bei Jan Mayen geht, dann nach dem Heimathshafen zurückkehrt und gegen Mitte Mai sich nach der Davis-Strasse auf den Fischfang begiebt, dass endlich ein Theil in der Cumberland-Strasse fischt, beziehungsweise zum Zweck der Fischerei an der Küste zeitig im Frühjahr, unter jenen Breiten überwintert.

Die 15 Schiffe, welche auf Robben- und Fischfang bei Grönland waren, brachten nur drei Fische, 51.863 Robben und im Ganzen 637 Tons Thran, was durchschnittlich für jedes Schiff noch nicht 3500 Robben und 42½ Tons Thran

[1]) Nachstehende statistische Daten sind auf Grund der Mittheilungen des Captain D. Gray von mir zusammengestellt. Ausrüstung und Einrichtung der Schottischen Walfischfahrer sind seiner Zeit von Herrn Yeaman schon kurz angegeben. Die „Eclipse", Captain Gray, z. B. hat bei einer Grösse von 434 Tons Gross-Register im Ganzen, den Kapitän mit eingeschlossen, 54 Mann, darunter 7 Harpuniere, 7 Bootssteuerer &c. An Fischerei-Geräthen wurden unter Anderem 48 Walfischleinen, 40 Lanzen, 36 Gun-Harpunen, 36 Hand-Harpunen bei 8 Booten mitgenommen. Die „Eclipse" geht nur nach Grönland, nicht nach der Davis-Strasse, und ist auch jetzt (März 1869) wieder dahin abgegangen; mit ihr 7 andere Schiffe.

ergiebt. Zehn Schiffe kehrten völlig leer zurück, einzelne dagegen, wie der „Alexander" (mit 11.200 Robben und 130 Tons Thran), waren glücklich. Im Ganzen war es also ein schlechtes Resultat. Besser war es in der Davis-Strasse, von wo zehn Dampfer mit 104 Walen bei einem Thran-Ertrag von 880 Tons (nahe an 2¼ Millionen Thaler werth) zurückkehrten, während von der Cumberland-Strasse vier Schiffe mit 22 Walen und 880 Weissen Walen zurückkehrten, unter ihnen zwei, welche überwinterten und daher 18 Monate aus waren. Ein fünftes Schiff überwinterte gegenwärtig. Beiläufig sei erwähnt, dass ein Londoner Haus, Messrs Anthony Gibbs & Son, eine Sommer-Niederlassung zum Zweck des Bergbaues und des Fischfanges am Exeter-Sund unterhielt. Dieselbe ist im vorigen Jahre aufgegeben worden, nachdem sich ein Verlust von 10- bis 12.000 Ł herausgestellt hat. Der in der Regel sehr glücklich fischende Dampfer „Camperdown" brachte 1868 19 Walfische (150 Tons Thran und 11 Tons Barten). Die Berichte über die vorjährigen Reisen mehrerer Schottischer Whaler liegen mir vor.

Während des Druckes erhalte ich aus Schottland noch einige dankenswerthe Notizen, welche ich summarisch hier mittheile, besonders deshalb, weil sie die ausserordentliche Verschiedenheit der Fischerei-Erträge in verschiedenen Jahren darthun. Es handelt sich um die Erträge der von Dundee betriebenen Fischerei im Grönlandsmeere und in der Davis-Strasse in den Jahren 1867 und 1868. Der Brutto-Ertrag der Grönlandsfischerei 1868 belief sich auf Ł 9363 15 s. Nach Abzug sämmtlicher Parten blieb die Summe von Ł 3203 15 s. Die Schiffe wurden theils von Kompagnien, theils von Einzelnen ausgerüstet. Während 1867 in der Davis-Strasse von den Dundee'r Schiffen nur 2 Wale gefangen wurden, betrug dieser Fang 1868 von acht Schiffen 79 Wale! Der Bruttowerth dieses Fanges war Ł 49.780. Davon gingen Ł 12.320 für Antheile ab und blieben somit Ł 37.460, dazu der Ertrag der Grönländischen Fischerei ergiebt zusammen Ł 40.663 15 s. Für Versicherungen und Provisionen der Schiffe — die zwei verlorenen bleiben hierbei ausser Rechnung — geht die Summe von Ł 25.200 ab; es bleiben also noch Ł 15.463 15 s., wovon wiederum noch ein Betrag für Reparaturen der Schiffe abgehen würde. 1867 war der Bruttowerth des Robbenfanges Ł 32.069, der des Walfischfanges nur Ł 1777 10 s., die Unkosten waren Ł 51.660, somit ein Verlust von Ł 17.813.

Schwierigkeiten der Fischerei in der Davis-Strasse. — Die eigenthümlichen Schwierigkeiten, welche sich den auf den Fischfang in jenen Strassen und Baien ausgehenden Fahrzeugen durch Eis, Winde und Strömungen bieten, sind von Hayes in seiner Polarreise auseinandergesetzt worden. In der Mitte der Strasse treiben Eismassen (Berge, Felder und Flarden), welche der Fischer Mittel-Eis (middle ice) oder kurzweg „the pack" nennt, und zwar zuweilen bis hinab an die Grenze des Polarkreises. Stets in Bewegung, bald nach dieser, bald nach jener Richtung, pressen sie sich je nach den Winden und Strömungen oder zerstreuen sich und öffnen auf diese Weise der Schifffahrt schmale oder breitere Bahnen. An irgend einer Stelle muss aber dieses Mittel-Eis von den Schiffen „genommen" werden, denn die Fischerei beginnt an der Küste von West-Grönland bei der Insel Disco mit dem East Side fishing und bei Kap York (der Grenze der geographischen Melville-Bai, während die Melville-Bai der Walfischfänger einen grossen Theil der Baffin-Bai mit begreift) oder etwas höher hinauf müssen die Schiffe das Landwasser der Amerikanischen Seite zu gewinnen suchen. Bei ungünstigen Verhältnissen bringen die Schiffe Wochen und selbst Monate auf dieser Fahrt zu und in der Regel ist sie sehr gefährlich. Erst im August ist durch die doppelte Einwirkung der Polar-Strömungen [1]) und der Sonne das Mittel-Eis an Masse und Stärke am erheblichsten verringert. Die Whaler müssen früher durchgehen. Im vorigen Jahre unternahmen die Schiffe diese Fahrt meist schon gegen Ende Juni, ohne auf Schwierigkeiten zu stossen. Ein an Bord des Dampfers „Narwhal" geführtes Tagebuch sagt: „So viel freies Wasser hatte man seit 20 Jahren nicht gesehen". Diese Erscheinung wurde den fortwährend vorherrschenden Nordost-Winden zugeschrieben. Gleichwohl", so heisst es dort weiter, „sind wir unseres Schiffes nicht für eine halbe Stunde sicher, so lange wir durch die Melville-Bai gehen. Alle schlafen angekleidet. Jedermann an Bord hat seine Sachen gepackt und bei der Hand, um sie, wenn nöthig, sofort aufs Eis werfen zu können" &c. Der Dampfer „Wildfire", Captain Hay, war nicht so glücklich als der „Narwhal". Nachdem er bei Hare Island und in der Nordost-Bai bis zum 3. Mai gekreuzt, unternahm er schon um diese Zeit die Fahrt nach dem „Westlande", das Schiff wurde aber am 12. an der Schraube durch Treibeis schwer beschädigt, musste in der Dänischen Kolonie Holsteinborg reparirt werden, ging von Neuem aus, bekam wiederum ein schweres Leck und musste am 17. Juli als vollständiges Wrack verlassen werden. Ein gleiches Schicksal traf den neu erbauten eisernen Dampfer „River Tay" [2]) (von 510 Tons Register), welcher seine erste Reise nach der Davis-Strasse machte, nachdem er im Frühjahr in Grönland mit Erfolg auf dem Robbenschlag gewesen war. Der „River

[1]) Bei Kap York vereinigt sich der um Kap Farewell herum nordwärts fliessende Polar-Strom mit dem aus dem Smith-, Jones- und Lancaster-Sund kommenden und beide Ströme nehmen ihren Weg südwärts, an Labrador und Neu-Fundland vorüber.

[2]) Herr Yeaman erwähnte in seinem Bericht diesen Dampfer als im Bau begriffen.

Tay" hatte Lerwick [1]) am 12. Mai verlassen und war nach einer schnellen Reise von nur 19 Tagen schon am Eise (auf 63° 20′ N. Br. und 59° W. L.). Zwar kam das Schiff glücklich am 24. Juni zur Ponds-Bai, am 17. August aber bei Agnes Monument steuerbords in schwere Kollision mit dem Eise und sank trotz angestrengtester Arbeit an den Pumpen. Man konnte eben noch rechtzeitig zu einem Eisfelde dampfen, um das Nöthigste und alle Menschenleben zu bergen. (Versicherter Werth des Schiffes £ 7000.) Der „River Tay" war zu £ 19.000 (nach der Angabe des Dundee Advertiser vom 26. Okt. 1868) versichert. Diese Erfahrung spricht also wiederum gegen die Verwendung eiserner Schiffe in arktischen Gewässern. Ausserdem ging noch ein als Kohlentender mit hinauf gesandtes Schiff, die „Columbia", 100 Miles vom „Ostlande" (West-Grönland) entfernt verloren [2]).

Die Hauptfischplätze waren im vorigen Sommer auf der Westseite die Ponds-Bai, Coutts Inlet, die Scott- und die Home-Bai. Im Laufe der Jahre haben sich die Züge der Schiffe mehrfach verändert. Wenn es jetzt als das Zweckdienlichste zur Gewinnung einer möglichst grossen Menge Thran erachtet wird, die grösseren Dampfer erst auf den Robbenschlag bei Jan Mayen gehen und dann den Rundlauf Ost und West der Davis-Strasse machen zu lassen, gingen die Schiffe Anfangs der dreissiger Jahre im April weg, und zwar zuerst nach der Küste von Labrador oder der Cumberland-Strasse, zur „Südwest-Fischerei". Sie kreuzten dann nach der Ostküste der Strasse und fischten in der Nordost- und Südost-Bai und in Hornsund. Im Juli gingen sie durch die Baffin-Bai hinüber nach Lancastersund, zuweilen auch in die Barrow-Strasse hinein. Auf der Rückkehr wurden dann die noch jetzt frequentirten Fischplätze der Ponds-Bai, Home-Bai u. a. aufgesucht. Die Entdeckungsreisen von Ross und Parry und die Berichte über reiche Fischgründe in den höheren Breiten, besonders im Nordwesten der Baffin-Bai, hatten wesentlich dazu beigetragen, dass die Fischerei wieder ergiebiger wurde, und es liegt darin wiederum ein Beweis, dass die Polar-Expeditionen auch eine hohe praktische Bedeutung haben.

Katastrophe im Jahr 1830 in der Melville-Bai. — Wenn man von dem Walfischfang in jenen Gegenden spricht, darf man die Katastrophe des Jahres 1830 nicht unerwähnt lassen, wo 20 Schiffe — 19 Englische und ein Französisches — im Mittel-Eis bei der Melville-Bai verloren gingen. Dieses Ereigniss versetzte den arktischen Fischerei-Unternehmungen seinen empfindlichsten, lange Zeit nachwirkenden Schlag. Wir finden es ausführlich in dem zu Edinburg (Oliver & Boyd) erschienenen Werke „Discovery and Adventure in the Polar Seas and Regions, by John Leslie, Robert Jameson and Hugh Murray" [1]) beschrieben, und zwar auf Grund verschiedener Schiffsjournale und der Mittheilung von Augenzeugen. Hinsichtlich der Einzelheiten verweisen wir daher auf diesen Bericht.

Die Scene war bei Kap York (75° N. Br.). Südwestliche Stürme hatten in der Zeit vom 19. bis 26. Juni furchtbare Eismassen gegen das hier bedeutend vorspringende Land getrieben. Die Schiffe waren in verschiedenen Abtheilungen zerstreut, sie wurden zum Theil völlig zertrümmert, zum Theil schwer beschädigt.

Merkwürdiger Weise ging bei den Schiffbrüchen nicht Ein Menschenleben verloren, Alle, etwa 1000 Mann, retteten sich aufs Eis. Sie konnten auch noch Lebensmittel genug bergen und kampirten nun bis Ende Juli auf dem Eise. Ich kann mir nicht versagen, wenigstens eine charakteristische Stelle des Englischen Berichtes hier zu citiren:

„So waren sie wie Ausgesetzte in dem ödesten Theil der Erde, ohne sichere Aussicht der Rückkehr noch auch der Existenz. Gleichwohl ist der Geist der Britischen Seeleute so elastisch, dass, nachdem der erste Schrecken vorüber war, sie sich, in dem Gedanken, jetzt ihre eigenen Herren zu sein, der Freude hingaben. Unglücklicher Weise befanden sich bedeutende Quantitäten Wein und Spirituosen unter dem Bergegut und es begann nun ein allzu lustiges Leben mit Tanz und Gesang, wobei die heiteren Franzosen den Reigen anführten. Daher der Name „Baffin Fair". Die Französischen Matrosen meinten, in ihrem Leben niemals so vergnügt gewesen zu sein wie hier auf den öden Eisflächen der Baffin-Bai. Von einer Zeltgruppe zur anderen wurden Exkursionen gemacht und man stellte einen regelmässigen Verkehr zwischen den nördlichen und südlichen Abtheilungen der Flotten her, den man scherzweise die Nordische Post nannte."

Am 21. Juli konnten einige Schiffe den ersten Versuch wagen, sich aus dem Eise herauszuarbeiten. Die Seeleute der verlorenen Schiffe waren auf die übrigen vertheilt worden. Ende August bis 10. September kamen die Schiffe endlich auf die andere Seite und glücklich in offenes Wasser. Der Verlust und Schaden an Schiffen und Schiffsinventar betrug £ 142.600.

Es heisst in dem Bericht des Bremer Schiffes „Hanseat", Kapitän Harm Haake, wie folgt:

[1]) Auf den Shetland-Inseln pflegen die Schiffe ihre Mannschaft zu vervollständigen. Nach einer mir freundlichst von Herrn Sheriff A. Mure gewordenen Mittheilung nimmt in Lerwick oder einem anderen Platze der Shetland-Inseln jedes Schiff noch ungefähr 25 Mann an.

[2]) Der Brief des Kapitäns mit dieser Nachricht nahm einen merkwürdigen Weg. Er ging mit einem Kryolith-Schiff von Ivikät nach Philadelphia und von da nach Schottland.

[1]) Die letzte Ausgabe ist, wenn wir nicht irren, 1857 erschienen.

„In der Melville-Bai, Mitte Juni, kam das Eis durch starke Stürme aus Südwesten in eine solche Pressung, dass der Kommandeur täglich Gefahr lief, das Schiff zertrümmert zu sehen. Er musste eine Zeit lang mit dem Volke auf dem Eise kampiren, da durch den Druck der furchtbaren Eismassen die Nähte im Schiffe, die Deckplanken zollweise aus einander standen, das Schiff im Kreuz verbogen war und selbiges voll Wasser lief. In einer Runde von wenigen Meilen um ihn wurden 19 Schiffe zerdrückt, wovon mehrere dicht vor seinem Angesicht. Schon hatte er sich entschlossen, seine Mannschaft, die um 20 Englische Matrosen, welche sich zu seinem Schiffe geflüchtet hatten, vergrössert und schon länger auf Rationen gesetzt war, nach den Dänischen Kolonien zu schicken und selbst mit einigen Wenigen an Bord zu bleiben, um dort sein ferneres Schicksal zu erwarten, als den 14. September eine Spalte ins Eis kam, die sich nach und nach erweiterte und es ihm möglich machte, mit ausserordentlicher Anstrengung sich hindurch und endlich auf freies Wasser zu arbeiten. Das Schiff hatte bedeutend gelitten und war so leck, dass es nur mit der grössten Mühe durch Pumpen oben erhalten werden konnte. Der Kommandeur liess es durch seine Leute so viel als möglich kalfatern und am 26. Oktober kam das Schiff glücklich auf der Weser an. Dem Kommandeur", so fügt der Bericht hinzu, „gereicht es zur grossen Ehre, dasselbe noch übergebracht zu haben, denn von manchem andern nicht so energischen Mann wäre es gewiss verlassen worden."

Ein ähnliches Abenteuer bestand im Juli 1862 das Bremer Schiff „Hudson" mit mehreren Englischen Schiffen, von welchen letzteren zwei verloren gingen. Nachdem sie fünf Wochen im Eise festgesessen und oftmals Angesichts der drohenden Gefahr sich auf das Eis hatten flüchten müssen, gelang es bei günstigem Winde, und indem durch Sprengen des Eises mit Pulver nachgeholfen wurde, freies Wasser zu gewinnen. Der „Hudson" kam erst am 12. Okt. auf der Weser an.

Bei dieser Gelegenheit mag noch erwähnt werden, dass der „Hudson" im Sommer 1860, um nach Walfischen zu suchen, nördlich von Nowaja Semlä vordrang und ohne erhebliches Hinderniss die Breite von 78° 54′ und 57° 18′ Ö. L. erreichte (am 18. Juli). Das Eis fand sich nach der Aussage des Kapitäns Brummerhop grösstentheils leicht.

Unvergessen wird die Leidensgeschichte des Englischen Schraubendampfers „Diana" sein, welcher in der Baffin-Bai Anfangs September 1866 zuerst auf dem 72. Grad, etwa bei Kap Liverpool, besetzt wurde und bis zum 17. März 1867 im Eise eingeschlossen blieb, wobei die Mannschaft durch Hunger und Kälte den furchtbarsten Leiden ausgesetzt war und ihnen zum Theil unterlag. Das zuletzt von dem Dampfer „Intrepid" gesehene Schiff hatte man in England längst aufgegeben, als Schiff und Mannschaft im elendesten Zustande in Roenessvoe (Hebriden) ankamen. Das Schiff war Mitte September von der Clyde-Bai bis nach der Frobisher-Bai (8 bis 9 Grad) im Eise herabgetrieben. Zuletzt war es den Leuten gelungen, zum Theil ebenfalls mit Hülfe von Sprengungen, frei zu kommen, und sie legten dann noch auf der Heimreise 1800 Engl. Meilen auf dem halbwracken Schiffe zurück.

Noch ist der *Fischerei der Amerikaner in der Hudson-Bai und Cumberland-Strasse* zu gedenken. Die Amerikanische Fischerei in den nördlichen Breiten auf dieser Seite des Amerikanischen Kontinents ist verschwindend gering im Vergleich zu ihrem, Hunderte von Schiffen zählenden, Betriebe im Atlantischen und Stillen Meere, so wie in den arktischen Gewässern Asiens und des westlichen Amerika. Sie beschäftigt nach der mir vorliegenden Liste des New Bedford Whaleman noch neun Schiffe von im Ganzen 1073 Tons, hauptsächlich von New London. Im Jahre 1867 zählte die Amerikanische Hudson's Bay and Cumberland Inlet Fleet noch 19 Schiffe, darunter einen Dampfer. Ein Theil dieser Flotte, 13 Schiffe, kehrte mit einem Fangergebniss von 4708 barrels Walfischthran und 81.940 Pfd. Fischbein zurück, während sechs überwinterten. (Der Dampfer ging verloren.) Im Jahre 1868 bestand diese Flotte aus 12 Schiffen. Ein Schiff ging verloren, sieben überwinterten jetzt dort. Diese Fischerei hat, wenn sie auch nicht eben sehr ergiebig ist, einige Vortheile im Vergleich zu derjenigen im Pacific: Reparaturen in fremden Häfen, die immer kostspieliger, kommen nicht vor, ferner sind in der Regel die Beschädigungen an Schiff, Tauwerk, Segel &c. geringer, die Kupferung des Schiffes ist nicht erforderlich, endlich können keine Desertionen von Offizieren und Mannschaften vorfallen, weil die Schiffe nirgends als da, wo sie fangen oder überwintern wollen, anlegen. Die Amerikanische Fischerei wird hauptsächlich bei Southampton-Island, Cape Fullerton, und Northumberland-Inlet betrieben. Die Dauer der Reisen ist 6 bis 18 Monate, der Durchschnittsertrag eines Fisches 100 bis 120 barrels Thran.

Ehedem, als die Vereinigten Staaten noch Englische Kolonie waren, um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, war ein ziemlich bedeutender Betrieb, Walfisch- und Robbenfang, Seitens der Amerikanischen Kolonisten mit Hülfe der Eingeborenen bei Neu-Fundland, an der Küste von Labrador und am Golf von St. Lawrence und die Englische Regierung half durch Prämien, Zollfreiheit &c. nach, so dass die Zahl der Schiffe bis auf 300 stieg (1767). Schon früher, Ende des 17. Jahrhunderts, war der Walfischfang weiter südlich, von der kleinen Insel Nantucket, in Angriff genommen und damit waren die Anfänge zu dem Amerikanischen Walfischfang gemacht, ein Betrieb, der die Unternehmungen aller anderen Nationen an Umfang und Erfolg weit zurückgelassen hat. Ein Überblick auf diesen grossartigen Betrieb und die Mittheilung des Antheils, welchen Deutsche Seestädte und Deutscher Seehandel daran nehmen, soll meine Betrachtung schliessen.

V. Die Fischerei-Unternehmungen in der Südsee, im Atlantischen Ocean und in den arktischen Gewässern Asiens und Amerika's.

Hervorragender Antheil der Nord-Amerikaner an dieser Fischerei. — Was die Holländer einst in der Grönlandsfischerei waren, das sind die Nord-Amerikaner heute auf unvergleichlich ausgedehnteren Meeresgebieten in weit grossartigerem Maassstabe. In Hinsicht auf die Menge der verwendeten Fahrzeuge, auf Zahl der Mannschaft, auf Ausbildung und praktische Erfahrung in dem Betriebe, endlich auf Ausdauer und glückliche Erfolge kann sich im Gebiete dieser Grossfischerei kein anderes Volk auch nur entfernt mit ihnen messen.

Der Überblick über die Amerikanische Fischerei und den Antheil, welchen die Nationen Europa's und namentlich die Deutschen an jenem Betriebe haben, mag durch eine Skizze eingeleitet werden, welche mir ein Deutscher Landsmann, Herr M. E. Pechuel aus Zöschen bei Merseburg, in freundlichster Weise zur Verfügung gestellt hat. Herr Pechuel hat im Jahre 1865 auf dem Amerikanischen Schiffe „Massachusetts" von New Bedford als Whaler das Stille Meer und die Bering-Strasse besucht, kennt also den Betrieb aus eigener Praxis und theilt hier nun seine Beobachtungen in Bezug auf die Wale jener Gewässer mit.

Briefliche Mittheilung des Herrn M. E. Pechuel über seine Erfahrungen in Bezug auf den Fischfang in der Südsee und Bering-Strasse. — Die Kenntnisse, welche ich während meiner Reisen über die Wale und deren Fang erlangt habe, stelle ich Ihnen sehr gern zur Verfügung, und zwar so, dass ich meine eigenen Erlebnisse und Beobachtungen wiedergebe, wie ich sie in meinem Tagebuche verzeichnet finde, und mich nur dann auf das Gebiet der Theorie wage, wenn ich das Aufstellen einer solchen verantworten kann.

Allgemeines. — Eine genaue Kenntniss der physischen Geographie der See ermöglicht allein eine Bestimmung bezüglich der Verbreitung der Wal-Arten, da die letztere lediglich von klimatischen Verhältnissen abhängt, in so fern die Temperatur des Wassers und das Vorkommen der nöthigen Nahrung dadurch bedingt werden.

Wo Küsten- und Bodenformationen auf die Strömungen der See einwirken, sie ablenken und theilweise zum Kreislauf zwingen, werden sich auch grössere Futtermengen ansammeln und dort wird man auch die Cetaceen zu suchen haben; sollte man sie, wie häufig, auch noch anderweit antreffen, so lässt sich annehmen, dass sie nur eine sogenannte „Passage" machen, d. h. dass sie von einem unzureichend gewordenen Weideplatze zum anderen ziehen.

Letzteres ist denn auch den alle Meere durchstreifenden Walfischfängern wohlbekannt, und findet einer derselben einen besonders ergiebigen Fangort, so hütet er sich wohl, seine Entdeckung zu verrathen. Seltsame Mythen cirkuliren unter den „Speckjägern" über das fabelhafte Glück mancher Kapitäne und das Abenteuerliche des Gewerbes reproducirt sich wieder in phantasiereichen Sagen, die fortleben werden, so lange die Wale uns Thran liefern.

Das Blasen der Wale. — Über das „Blasen" der Cetaceen habe ich ganz spezielle Beobachtungen anzustellen Gelegenheit gehabt. Sie treiben keine Wasserstrahlen aus, sondern nur Luft, welche aber durch den von dem gewaltig ausströmenden Athem mit fortgerissenen feinen Wasserstaub sichtbar gemacht wird.

Bei allen Repräsentanten der grossen Familie habe ich es allerdings in nächster Nähe gesehen, dass unmittelbar nach dem Auftauchen und beim ersten Ausstossen des Athems zuvörderst etwas Wasser aufspritzt, doch muss dieses von aussen in die Blasröhre eingedrungen sein, da es zuerst und zwar in breiter unbestimmter Form ausgeworfen wird, während die nachfolgende Dunstsäule des eigentlichen Athems stets in bestimmter Form und Richtung aufsteigt. Noch deutlicher zeigt es sich, wenn der Wal tödtlich verwundet ist und nun Blut auswirft. Der dicke rothe Strahl oder auch Doppelstrahl zeigt sich konform mit der vorher bemerkten Athemsäule; das, wie ich annehme, zufällig ausgeworfene Wasser thut es niemals, sondern scheint einfach als lästiger Eindringling ausgehustet zu werden. Der ganze Prozess wird uns in jeder Badeanstalt veranschaulicht, wenn ein Schwimmer sich während des Schwimmens die Nase ausbläst.

Auf den oft gemachten Einwurf, dass, wenn auch in kalten Breiten der verdichtete Athem sichtbar sei, diess doch in den Tropengegenden nicht gut möglich wäre, lässt sich entgegnen, dass ein Unterschied in der Dauer der Sichtbarkeit ganz entschieden bemerkbar ist, ein Unterschied, der bedingt wird durch Grösse der Dunstsäule, Temperatur und Wind. Warme und trockene Luft wird die Wassertheilchen leichter verschwinden lassen als kalte oder feuchte Luft. Der Athem des Potwales zeigt sich in buschiger und niedriger Form und, weil meist nur in warmen Gegenden, verfliegt schnell; der Athem der hoch blasenden Bartenwale, die meist kalte Breiten frequentiren, ist viel länger sichtbar und ich erinnere mich windstiller Tage im nördlichen Eismeer, an welchen der ausgestossene Athem in kleine Wölkchen geballt minutenlang über dem blasenden Thiere hing. Beobachten wir das Dampfrohr einer Fabrik unter verschiedenen Witterungsverhältnissen, so werden sich ähnliche Erscheinungen zeigen.

Betonen möchte ich nur in Bezug auf das Blasen aller Cetaceen, dass der Athem nicht so sehr durch die von Lokaleinflüssen abhängende Verdichtung sichtbar gemacht wird, sondern von vorn herein schon sichtbar ist durch den von innen mitfortgerissenen Wasserstaub. Diese Überzeugung wurde mir aufgedrungen durch die Thatsache, dass der Dunststrahl unmittelbar über dem Blasloch am deutlichsten hervortritt, während bei Statt findender Verdichtung derselbe gerade am Ausströmungspunkte am wenigsten bemerkbar sein müsste.

Die Frage, wo der beigemengte Wasserstaub herkommt, beantwortet sich von selbst bei einem Thiere, dessen Fresswerkzeuge nur unter Wasser gebraucht werden. Diese Eigenthümlichkeit mag auch dazu dienen, die Angaben vieler glaubwürdiger Beobachter, dass sie einen wirklichen Wasserstrahl gesehen hätten, zu erklären; ehe ich die Letzteren einer Ungenauigkeit zeihe, möchte ich annehmen, dass einzelne der Cetaceen gestrandet und geängstigt sich, wie man so sagt, verschluckt haben und dann das eingedrungene Wasser theilweise durch die Blaslöcher auswarfen.

Erwähnenswerth möchten hier einige Beobachtungen sein, die ich im arktischen Meere gemacht habe, und zwar nur in Bezug auf den „Bogenkopf", Balaena mysticetus. Viele dieser Thiere, in einem geschützten Wasserloche zwischen dem Eise liegend und im Gefühle der Sicherheit und Sättigung langsam und ruhig athmend, vielleicht schlafend, hatten trotz der niedrigen Temperatur gar keinen sichtbaren Athem. Ich hörte sie, sah auch den riesigen Kopf in nächster Nähe, konnte aber trotz des gebrauchten Fernrohres keine Spur von etwa ausgestossenem Dunst erkennen. Solche Fälle ereigneten sich nur bei Windstille und klarem, sonnigen Wetter.

Andererseits habe ich den Mysticetus circa 15 Fuss hoch blasen sehen (als verglichen mit dem Bootsmast) und zwischen beiden Extremen liegen so viele Möglichkeiten, dass häufig auch der erfahrenste „Ausguck", durch das Blasen auftauchender Robben verleitet, momentan getäuscht wird. Einmal hatte ich das seltene Glück, einen Mysticetus „fütternd" zu beobachten. Er mochte eine Schiffslänge von uns entfernt sein und durch zwischen uns und ihm liegendes Eis gesichert schob er sich langsam an der spiegelglatten Oberfläche des Wassers entlang, „scooping", wie die Walfischfänger es nennen. Ich sah, wie sich das grosse Maul nach unten aufklappte und die umherschwimmende Nahrung „aufschaufelte"; langsam sich schliessend, quoll durch die Zunge verdrängt das überflüssige Wasser über den Rand der ungeheueren Unterlippe, Wirbel an der Oberfläche der See erzeugend. Dieses beobachtete ich fünf Mal, während der Wal, dessen Oberkopf nicht unter Wasser ging, in dieser Zeit acht Mal blies, und zwar die gewöhnliche Athemsäule, ruhig und langsam, ohne jeden Wasserstrahl.

Die kleinen, so häufig am Schiffe spielenden Delphine blasen ihrer Kleinheit angemessen ganz so wie ihre riesigen Vettern; da sie meist nur die einzigen Repräsentanten der Walfischfamilie sind, welche von Vielen gesehen werden, so beweisen gerade hier die vielen widersprechenden Angaben, dass es nöthig ist, sehen zu lernen, um beobachten zu können.

Die Wal-Arten. — Die geographische Verbreitung der Cetaceen macht es möglich, drei Hauptgruppen anzunehmen, und auf das schon am Anfang dieser Mittheilung Gesagte Bezug nehmend will ich mich in den Schranken meiner eigenen Erfahrung halten.

Sie zerfallen demnach in:

1) Wale, welche nur in warmen Gewässern leben,
2) Wale, welche nur in kalten Gewässern leben,
3) Wale, welche in beiden leben.

Der Gruppe 1 gehört der Potwal, Physeter macrocephalus, an.

Die Gruppe 2 zerfällt in zwei Unterabtheilungen [1]):

2 a. Der sogenannte Echte Bartenwal (right whale), Balaena australis? Er hält sich zwischen den Tropen- und den Polar-Meeren auf.

2 b. Der sogenannte Bogenkopf (bow-head), Balaena mysticetus. Er hält sich nur in den Polar-Meeren, vorzüglich in der Nähe des Eises auf oder in von dort kommenden Strömungen.

Beide Arten gehen nie von einer Hemisphäre zur anderen, weil sie die heisse Zone nicht passiren können. Zur Gruppe 3 gehören viele Arten der Finnfische (fin-back) und der blutdürstige Drescher oder Mörder, Delphinus orca. Sie sind die echten beutegierigen Vagabonden; Finnfische sowohl als auch Mörder sah ich nicht nur in den Tropen-, sondern auch in den Polarmeeren. Gefangen habe ich sie nie.

Der Walfischfänger verfolgt hauptsächlich drei Arten der Cetaceen:

1) den Potwal,
2) den Echten Bartenwal (right whale),
3) den Bogenkopf (bow-head),

ausserdem noch den Hump-back, Devil-fish, Black-fish &c., welche ich wohl gesehen, aber, den Black-fish ausgenommen, nie gefangen habe.

---

[1]) Bei dieser Mittheilung des Herrn Pechuel sei es mir gestattet, ein Paar Worte von Gray, dem berühmten Englischen Zoologen, zu citiren. In Beziehung auf die geographische Vertheilung der Right Whales liegt nach Ansicht Dr. J. E. Gray's — On the geographical Distribution of the Balaenidae or Right Wales. Annals of natur. History. London, Nr. 4, 1868 — noch kein genügendes Material vor, um zuverlässige Angaben zu machen. Dass der Wal der Bering-Strasse derselbe sei, der in der Baffin-Bai gefangen wird, ist nach Gray's Abhandlung noch nicht ausser allem Zweifel. Captain Roys glaubt es (Maury Whale-charts). Gray unterscheidet folgende zehn Arten Balaenae: 1) Balaena mysticetus, Grönland; 2) Balaena biscayensis, Küste von Spanien; 3) Balaena australis und 4) Balaena Temminckii, beim Kap der Guten Hoffnung; 5) Balaena antipodarum, Neuseeland; 6) Balaena australiensis und 7) Balaena marginata, an den Küsten Australiens, letzterer nur durch einige Blätter Fischbein bekannt; 8) Balaena japonica, von Japan; 9) Balaena nodosa, an der Küste von Nord-Amerika; 10) Balaena cisarctica, der black-whale der Ostküste der Vereinigten Staaten, vielleicht derselbe wie Balaena nodosa.

Meine Erfahrungen beschränken sich auf die drei erstgenannten Arten und sind folgende:

Der Potwal. — Der Potwal ist der nobelste und gefährlichste unter allen Walen. Er weiss nicht nur seinen mächtigen Schwanz äusserst wirksam zu gebrauchen, sondern attakirt auch, gleich einem Widderschiff, was ihm in den Weg kommt, (sein kolossaler Kopf scheint eigens dazu geschaffen zu sein) und zermalmt in seinem langen, doch schmalen Maul ein Boot mit grösster Leichtigkeit. Ich habe einen dieser Burschen ein solches Fahrzeug mit seinen Kinnladen vollständig vernichten sehen (zwei solcher Fälle wurden im September v. J. von einer Valparaiso-Zeitung berichtet).

Die Potwale gehen meistens in Schulen, die 10 bis 30 Stück zählen, wenn aber viele Weibchen (welche geringer sind) unter der Aufsicht einiger mächtiger „Schulmeister" schwimmen, so mag deren Zahl, wie ich einmal selbst gesehen habe, weit über 100 betragen. Alte griesgrämige Bullen sondern sich, wie das ja auch bei anderem Wilde Statt findet, häufig ab und gehen ihren eigenen Weg.

An einem der letzteren machte eins unserer Boote fest, der Wal tauchte vertikal hinab, und ehe wir unseren Kameraden zu Hülfe eilen konnten, das heisst, ehe wir eine Strecke von circa 200 Fuss überruderten, um unsere Leinen anzuspleissen, waren deren Leinen, 2100 Fuss lang, abgelaufen und mit dem Thiere auf Nimmerwiedersehen verschwunden. Das Ganze konnte nicht drei Minuten in Anspruch genommen haben und wir alle waren so überrascht durch diesen plötzlichen Abschied, dass wir verblüfft einander anschauten.

Wenn in Schulen beisammen, hauptsächlich an schönen, klaren Tagen, scherzen die Potfische auf die wunderlichste Weise. Mit dem Kopf nach unten stehend, so dass der Schwanz zum Wasser herausragt, schlagen sie mit demselben schnell vier bis acht Mal vor- und rückwärts, ein gewaltiges Getöse verursachend, oder sie springen auch vollständig aus dem heimischen Element heraus, so dass der Riesenleib momentan in seiner ganzen Grösse sichtbar ist. Derartige Sprünge, von solchen Ungethümen ausgeführt, sind wunderbar anzuschauen. Ähnliche Spiele oder vielleicht auch nothwendige Reinigungs- und Vertheidigungs-Maassregeln habe ich bei allen Cetaceen beobachtet, nur dass die mehr plump gebauten und auch fauleren Echten Bartenwale sich viel ungeschickter anstellen. Überhaupt sind alle mit Zähnen versehene Wale, da sie ihre Beute erhaschen müssen, aus natürlichen Ursachen viel gewandter als diejenigen, welche bloss Fischbein zum Durchsieben des Wassers haben.

Der Potwal ist schlank und mit Ausnahme des kolossalen Kopfes sehr gelenkig, sein Querschnitt ist ein Oval mit der grössten Axe von oben nach unten, während bowhead und right whale mehr rund, dick und kurz sind. Seine grösste Länge wird 70 Fuss wohl niemals überschreiten, doch sind mir vielfach fabelhafte Maasse angegeben worden.

Grosse Potwale. — Der berühmteste Potfisch ist wohl New Zealand Tom, eine Grösse, die mehr Berechtigung zur Existenz hat als die hier und da auftauchende Seeschlange. Ich habe seine Bekanntschaft nie gemacht, er soll wenigstens 300 Fass besten Thranes immer noch zu retten gewusst haben, sein Rücken ist mit Harpunen so gespickt, dass er einem Stachelschwein ähnelt, und manches schöne Boot, viele tausend Faden Leinen, das Andenken manches durch ihn verunglückten „Speckjägers" lassen ihn als einen sehr theueren und noch immer zu erringenden Preis erscheinen. Sein Name besagt, wo seine Hauptstation ist, und er geht immer allein; gewiss ist, dass das Schiff „Adonis" ihn einst in Gemeinschaft mit vielen anderen Schiffen jagte. Eine ganze Flotte von Booten verfolgte den braven Burschen, aber der unermüdliche Tom zerstörte neun davon vor dem Frühstück und zwang die anderen, vom Kampfe abzulassen. Solche „fechtende Wale" haben sich an vielen Orten einen berühmten Namen gemacht, ähnlich wie ein „Hauptschwein" oder ein „Kapitalhirsch" unserer Forsten im Munde der Nimrods fortleben.

Gefahren und Abenteuer bei der Fischerei. — Einem höchst interessanten Kampfe, der überdiess von merkwürdigen Nebenumständen begleitet war, wohnte ich nördlich von den Sandwich-Inseln bei, 30° N. Br. und 165° W. L.

Bei vollständiger Windstille erschienen plötzlich an 60 Potwale dicht am Schiff, meistens kleine Weibchen, von mehreren riesigen „Schulmeistern" begleitet. Hier sah ich zum ersten Mal Gruppen von sechs bis zehn in wohlgeordneten Reihen schwimmen. Wir machten an einem der Schulmeister fest, die anderen verschwanden wie immer sofort. Es war am frühen Morgen, vier Boote waren auf dem Kampfplatz und trotz aller Anstrengungen gelang es uns nicht, auch nur noch eine einzige Harpune anzubringen.

Sobald der Wal das Eisen (die Harpune) fühlte, spie er ein ungefähr mannsgrosses Stück eines eben gefangenen Cephalopoden aus und ging unter Wasser. Sein baldiges Wiedererscheinen war das Signal zum allgemeinen Angriff, doch wusste er geschickt auszuweichen und so meisterhaft zu attakiren, dass wir auf eigene Rettung bedacht sein mussten. Das Ganze, wenn auch recht gefährlich, erschien uns dennoch sehr komisch und die Betheiligten, animirt, zogen wie die Griechen mit heroischem Geschrei zum Kampfe, nur um im nächsten Augenblick zu beweisen, dass die Vorsicht der beste Theil des Muthes sei. Wir waren ohne Frühstück vom Schiffe weggerudert und am Mittag war der Hunger unser unwillkommener Gast, aber „Bill", wie ihn die Leute nannten, war nicht gewillt, uns seinen Speck zu überlassen. Nach jedem hitzigen Gefecht zog er sich in die unergründliche Tiefe zurück und wir mussten mehrere Male die Leinen anderer Boote zu Hülfe nehmen, um ihm bis über 3000 Fuss tief nachzugehen. Er attakirte wie ein Widderschiff einmal auch wirklich unser Boot, hart von unten treffend, dann wieder fuhr er seitwärts oder auf dem Rücken liegend mit weit gesperrtem Rachen auf uns los oder „fegte" mit dem breiten Schwanz das Wasser. Jeder Annäherungsversuch von unserer Seite hatte eine wüthende Attake zur Folge und demgemäss eine schmähliche, lächerliche Flucht. Das günstige Wetter gestattete dem Kapitän, vom Schiff aus Alles zu beobachten und die längste Zeit des Unter-Wasser-Bleibens

zu bestimmen, sie betrug 1 Stunde 20 Minuten. Keine Täuschung möglich! „Bill" attakirte, schnaufte, peitschte das Wasser und tauchte den lieben langen Tag; am Abend mussten wir „schneiden", ihm noch 500 Fuss der besten Manilla-Leinen mit auf den Weg geben und ohne Speck zum Schiff zurückkehren.

Nächsten Tages kam ein anderes Schiff desselben Weges, sah „Bill" mit Leine und Harpune, glaubte, ihn halb gefunden zu haben, machte fest an ihm, hatte zwei Boote zerschlagen, einen Mann getödtet und verlor eine ganze Leine.

Das ist das Letzte, was ich von ihm gehört habe.

Noch Mancherlei könnte man erzählen, da immer neue Abenteuer bestanden werden, doch will ich hier nur bemerken, dass der Fang, wenn auch gefährlich, doch nicht immer so langwierig ist.

Der Potwal macht gewöhnlich 3 bis 5 Miles die Stunde, doch mag seine Schnelligkeit sich bis zu 14 Miles steigern, also der besten Fahrt eines Seedampfers gleichkommen. Wenn ungestört, bleibt er sehr lange an der Oberfläche, athmet bemerkenswerth ruhig und in gleichen Zwischenzeiten und stösst eine niedrige buschige Dunstwolke aus, circa 45 Grad nach vorn geneigt und etwas nach links. Wegen dieser eigenthümlichen Form kann man sich beim Sichten dieser Wale auch selten in der Art irren. Die Manier des Blasens überhaupt dient dem Walfischfänger als Erkennungszeichen auch für eine Distance von Meilen, eben so die besondere Form des Schwanzes, sollte derselbe über Wasser erscheinen, und schliesslich die Form des Rückens, ob glatt, ob mit Buckel oder Finne. Der Speck des Potwales mag am Rumpf 4 bis 8 Zoll dick sein, während der obere Theil des ungeheueren Kopfes aus einem einzigen elastischen Fettpolster besteht. Die untere Kinnlade allein enthält bis 7 Zoll lange Zähne, welche in der oberen Kinnlade in entsprechende Vertiefungen eingreifen. Die Zahl will ich auf 48 angeben, vielleicht auch 52, da einige stets verkümmert und die hinteren meist sehr abgenutzt sind, wir auch nicht immer die ganzen Kiefer an Deck nahmen.

In kürzester Weise will ich hier noch eines höchst interessanten Vorfalles erwähnen, wie ich ihn nur das eine Mal zu beobachten Gelegenheit hatte.

Ich hatte Schiffbruch gelitten an einem Korallenriff in den Westindias und an einem prachtvollen, ruhigen Nachmittag wurden ich und meine Leidensgefährten durch ein von der See kommendes Getöse aufgeschreckt. Ungefähr 1½ Meilen von uns entfernt zeigte sich auf dem spiegelglatten Meere „weisses Wasser" und von dort kam auch der Lärm. Meine Genossen waren keine Speckjäger und das Wort „Seeschlange" machte die Runde. Mein Standpunkt war sehr niedrig und trotz des Fernrohres konnte ich nicht so viel erkennen, als ich wünschte.

Hohe Wassersäulen wurden aufgeworfen, Schaum und Gischt spritzten umher und dazwischen zeigten sich hier und da schwarze glänzende Leiber. Zeitweilig trat eine kurze Pause ein und dann begann das seltsame Spektakel von Neuem. Es erinnerte mich an den Todeskampf eines mächtigen Wales. Plötzlich sprang ein grosser Fisch aus dem Wasser, wendete sich in der Luft und fiel kopfüber mit dumpfem Schlage zurück. Ein zweiter und dritter folgten, mehrere zu gleicher Zeit, alle auf derselben Stelle. Die Fische mochten an 20 Fuss lang sein; der weiss glänzende Bauch, der grell gegen den schwarzen Rücken abstach, vor Allem aber die lange schlappende Rückenfinne lösten mir sofort das Räthsel. Es waren die gierigen Mörder oder Drescher (Delphinus orca), welche einen ihrer eigenen Vettern umbrachten. Der Kampf war ein furchtbarer. Kamen sie an die Oberfläche, so war das Getöse wahrhaft erschreckend. Mehrere Male sah ich den Schwanz des Wales, es musste ein riesiges Thier sein; ich glaubte daran einen Potwal zu erkennen, kann es aber nicht bestimmt behaupten. Von Zeit zu Zeit trat Ruhe ein oder vielmehr der Kampf setzte sich unter Wasser fort, zog sich aber mehr und mehr seewärts und entschwand schliesslich ganz unseren Blicken. Unsere unglückliche Lage machte es uns unmöglich, viel zu sehen oder uns dem Schauplatz mittelst eines Bootes zu nähern, und so ist diess Alles, was ich über den seltsamen Vorgang sagen kann.

Ein anderes Mal fanden wir, in der Bering-Strasse treibend, einen todten Mysticetus, der keine Verletzung von Menschenhand zeigte, dem aber die linke Unterlippe und die Zunge ausgerissen oder abgefressen waren. Der Leichnam war frisch und zeigte keine weiteren Spuren angethaner Gewalt, obgleich ich während des Abspeckens sorgfältig Alles überwachte. Seit mehreren Tagen schon hatten wir Delphinus orca gesehen und Kapitän und Offiziere bedankten sich schmunzelnd bei den Mördern für das reiche Geschenk.

Der right whale und der bow-head. — Ich gehe nun über zu den zwei Arten der Wale, welche in kalten Gewässern gefangen werden und welche der Walfischfänger als right whale und bow-head unterscheidet.

Trotz des hitzigen Streites, der von Fachleuten über die Identität beider Arten geführt worden, ist die Frage noch immer unentschieden, und wenn meine hier folgenden Angaben Etwas zur Aufklärung des streitigen Punktes beitragen könnten, würde ich mich genügend belohnt finden.

Den right whale der Südsee (Balaena australis) habe ich nie das Glück gehabt zu fangen und ihn, wenn auch zu verschiedenen Malen, doch nur flüchtig gesehen. Ich kann deswegen nichts Wohlbegründetes über ihn sagen, von Gehörtem oder Vermuthetem zu sprechen, könnte nur störend wirken, und ich enthalte mich über ihn aller Angaben. Ob also der right whale, der eigentliche Bartenwal der Südsee, mit dem right whale des Nordens identisch ist, weiss ich nicht, wohl aber mag ich behaupten, dass auf der nördlichen Hemisphäre zwei zwar sehr ähnliche, dennoch aber verschiedene Arten von Bartenwalen gefangen werden, und zu ihrer Bezeichnung will ich die Terminologie der Amerikanischen Walfischfänger beibehalten:

1) Der bow-head, Balaena mysticetus, kommt nur im hohen Norden und zwar in der Nähe des Eises vor, niemals aber in der südlichen Hemisphäre.

2) Der right whale (Balaena australis?), kommt in der gemässigten Zone der nördlichen Hemisphäre vor und ist vielleicht identisch mit dem der Südsee.

Ich habe im Norden beide Arten gesehen, verfolgt und gefangen und kann folgende Verschiedenheiten konstatiren.

Meine Erfahrungen in nördlichen Gewässern beschränken sich auf den Stillen Ocean, die Bering-Strasse und den damit zusammenhängenden Theil des Polarbassins. Während der bow-head so weit nördlich geht, als er offenes Wasser findet, — ich habe ihn selbst bis über den 72. Grad hinaus verfolgt und dort unter dem Eise verschwinden sehen — hält sich der right whale stets südlich von der Bering-Strasse, hauptsächlich in der Nähe der Aleuten. Dort habe ich ihn auch gefangen.

Die Speckjäger erkennen beide Arten meilenweit an der Verschiedenheit des Athemstrahles und des Schwanzes.

Der bow-head bläst hoch und vertikal, der Doppelstrahl ist selten bemerkbar und fliesst meist in einen einzigen zusammen. Der right whale bläst stets einen deutlichen divergirenden Doppelstrahl, circa 45 Grad nach vorn geneigt, der rechte, meist kleiner als der linke. Auch möchte ich sagen, dass er schärfer und mehr puffend bläst als der faulere, lang gezogen athmende bow-head. Doch mag zufällige Aufregung die Ursache hiervon sein.

Die Form des Schwanzes ist ebenfalls ein Unterscheidungszeichen. Das Ruder des bow-head ist schön geschwungen, beide Hälften bilden einen Halbmond; der right whale hat zwei Blätter, seitwärts stehend, auch Kurven bildend, aber die Enden liegen mit dem Mittelpunkte in gerader Linie.

Beide Wal-Arten gebrauchen nur den Schwanz zu ihrer Vertheidigung, während es aber der bow-head meistens wohl nur zufällig thut, wird der right whale der Bösartigkeit beschuldigt, und da er auch viel gewandter ist, wird er mehr gefürchtet.

Der bow-head hat, wie sein Name (Bogenkopf) besagt, einen langen, dünnen, schön gebogenen Oberkiefer, von welchem an beiden Seiten dachförmig divergirend die langen (10 Fuss 8 Zoll, selbst gemessen), dünnen Barten herabhängen und durch die hoch hinauf reichenden Unterlippen verdeckt werden; der Oberkiefer des right whale ist kürzer und unförmlicher, hat nach vorn zu einen sehr charakteristischen Buckel (das sogenannte „bonnet", welches getrocknet verhärtetem Kautschuk gleicht und sich gut zu Stockgriffen &c. verarbeiten lässt), ist nicht sehr gebogen und an ihm hängen viel kürzere, aber dickere Barten.

Endlich ist die Figur des right whale noch kürzer und dicker als die des bow-head.

Den right whale habe ich stets in kleinen Schulen beisammen gesehen, den bow-head niemals. Letzterer zieht seinen eigenen Weg, doch gehen viele meist in derselben Richtung. Ein sonderbarer Anblick ist es, die riesigen, tonnenähnlichen, schwarzen Köpfe zwischen dem Eise einhergleiten zu sehen; kein Lüftchen regt sich, das Wasser spiegelglatt und man hört nun nah und fern das lang gezogene Hu f—f—f, Hu f—f—f der blasenden Thiere, alle Einen Kurs steuernd, auf- und niedertauchend, kommend und gehend in stundenlanger Prozession.

In der Nähe der Herald-Insel vom Eise besetzt mussten wir unthätig einer solchen „Passage" beiwohnen, sie dauerte beinahe 15 Stunden, und da ich die sich ablösenden „Ausgucks" zum Zählen anhielt, kann ich die Anzahl der bow-heads, die uns während dieser Zeit nordwärts passirten, auf beinahe 400 angeben.

Wenn ich nicht fürchten müsste, dass diese Mittheilung zu lang würde, könnte ich noch vieles Interessante erzählen; in nächster Zeit werden aber einige Artikel über die Abenteuer beim Walfischfang speziell in der „Gartenlaube" erscheinen und ich will schliesslich nur noch ein Weniges über die Stimme der Wale sagen.

Wirkliche Töne habe ich von ihnen nie vernommen. Obgleich ich viele Arten von Delphinen selbst harpunirt habe, kann ich mich doch nicht erinnern, sie jemals schreien gehört zu haben oder „quieken" gleich einem Schwein, wie oft beschrieben wird. Sie schnappen wohl nach Luft, aber wenn diess auch hörbar wird, so beweist es doch noch nicht das Vorhandensein einer Stimme. Auch bei allen grösseren Cetaceen habe ich nie dergleichen gehört; einmal, nachdem ein festgemachter Mysticetus untergetaucht war und gleich einem Stein tief unten still lag, vernahm ich, was ich mit dem nicht sehr euphonischen Ausdruck „Murksen" bezeichnen will, zu sieben verschiedenen Malen. Der Offizier sagte mir, dass dieser Laut öfters gehört würde, für mich war es der einzige Fall.

Mittheilungen eines Amerikanischen Whalers, des Herrn Kapitän Seabury von New Bedford, vom 1. Februar 1869. — Während des Druckes meiner Arbeit empfing ich durch freundliche Vermittelung eine Reihe werthvoller und interessanter Mittheilungen, Antworten auf verschiedene von mir gestellte Fragen von dem genannten Herrn, welcher eine langjährige Erfahrung in der Spermfischerei besitzt. Ich entnehme daraus hier und an einer späteren Stelle Einiges, das als Ergänzung der vorstehenden Mittheilungen des Herrn Pechuel dienen kann.

Zunächst bestätigt Kapitän Seabury, dass die grossen männlichen Potwale die Neigung haben, sich zu vereinsamen. Die Schulen sind zahlreich, wenn die Fische klein, weniger zahlreich, wenn die Fische gross sind. Über die Grösse von 70 bb. hinaus findet man gewöhnlich nur zwei bis drei Fische beisammen. Die Schnelligkeit der Wale giebt Seabury auf 5 bis 6 Miles in der Stunde an. Die Fische halten, im Wasser auf- und niedergehend, einen festen Kurs ein. Ein grosser Wal bleibt 40 bis 50 Minuten unter Wasser, in einem Fall blieb ein grosser Wal eine Stunde unten. Auf der Oberfläche des Wassers bleiben die grösseren Fische in der Regel eine Viertelstunde, während welcher Zeit sie vielleicht 45 Strahlen (Spouts) von sich geben. Der Spout des Potwales ist dick, buschig und nach vorn geneigt, der des Finnwales gerade und dünn, der des right wale doppelt und bis zu 10 Fuss hoch, der des humpback niedriger und dünner. Ausserdem sind die bei klarem Wetter bis auf 12 Miles sichtbaren „breaches" — das Auftauchen der Fische mit $^2/_3$ ihrer Länge aus dem Wasser — Erkennungszeichen des Vorhandenseins von Fischen, endlich

die gewaltigen Schaumwellen der „top-tails", der Schwanzschläge. Als höchste Länge des Pot- und des Rechtwales giebt Seabury ebenfalls 70 Fuss an, grösster Umfang 45 Fuss. — Als grössten Thransegen eines Potwales giebt Seabury aus seiner Erfahrung 120 bb. an. Die im Grossen Ocean beim Äquator bis auf 135° W. L. gefangenen Wale liefern relativ die grösste Menge Thran. Im Karaibischen Meere und im Golf von Mexiko, ferner im Atlantischen und im Indischen Ocean sind die Potwale kleiner.

Geschichtlicher Rückblick auf den Nord-Amerikanischen Walfischfang. — Man hat die Whaler die Nomaden des Meeres genannt. In der That, der Kapitän eines solchen Schiffes steht freier und selbstständiger da als der eines Kauffahrers. Dieser hat die Aufgabe, die ihm anvertrauten Güter möglichst schnell und sicher von Hafen zu Hafen zu bringen. Anders der Whaler: Fischgründe zu suchen, Fische zu fangen, gleichviel, wo und wie, ist seine Aufgabe. Noch heute durchstreifen die Amerikanischen Whaler so ziemlich alle Meere, ihre Reviere reichen von den Inseln des Indischen Meeres bis zur Ochotsk-Bai und diesseits des Amerikanischen Nord-Kontinentes von der Hudson-Bai und Cumberland-Strasse bis tief südlich in den Atlantischen Ocean hinab zu den Falkland-Inseln. Plätze in Chile und Kalifornien und der Landenge von Panama, auf Celebes und Japan, an den Küsten Süd-Amerika's und Afrika's, auf den zahllosen Inseln des Stillen Meeres sind ihre Erfrischungsplätze und Stationen. Man darf dreist behaupten, dass gerade der Walfischfang das unvergleichliche Mittel war, um in den Amerikanern jenen kühnen Seefahrergeist zu entwickeln, welcher sie kennzeichnet. Selbstständig, unabhängig von allen Anderen, fassten sie das Gewerbe auf; die Fischerei bei Nantucket, Kap Cod, Neu-Fundland, war die erste Schule. Die Spermfischerei von Nantucket begann schon um das Jahr 1712. Nachdem ein Fischer von Nantucket zufällig in eine Schule von Spermfischen gerathen und einen aus der Schaar getödtet, begann man, Schiffe von 40 Tons für diese Fischerei zu bauen „to whale out in the deep", auf die Walerei auf hoher See, im Gegensatz zu der bisherigen Küsten- (Baien-) Fischerei. Drei Schiffe wurden auf sechs Wochen ausgerüstet. Der Fischspeck wurde erst nach der Rückkehr ausgekocht.

Funfzig Jahre später, in den Jahren 1771 bis 1775, besassen die Seeplätze des Staates Massachusetts allein 183 Schiffe für den Fang im Nord-Atlantischen Ocean (bei den Azoren und den Inseln des Grünen Vorgebirges) und 120 grössere Fahrzeuge für die Fischerei im Süd-Atlantischen Ocean, bei Brasilien und in der Le Maire-Strasse (mit den Falkland-Inseln als Station). Diese Zeit war es, wo Burke im Englischen Parlament die berühmten Worte über den maritimen Unternehmungsgeist der Amerikaner sprach. Ein Englisches Schiff, die „Emilia", von der Südsee-Firma Enderby in London drang zuerst um Kap Horn vor und beutete an der Westküste von Amerika bis dahin noch unberührte Gründe aus. Vier Jahre später wird von Frankreich eine energische Anstrengung gemacht, um sich einen Antheil an den grossen Fischerei-Unternehmungen zu sichern. Ludwig XVI. lässt in Dünkirchen sechs Südseefahrer ausrüsten und bemannt sie zum Theil mit geübten Fischern von Nantucket. In der That gelingt es mit Hülfe von ausserordentlichen Begünstigungen, diesen Betrieb in Französischen Plätzen einzubürgern. Die Französische Regierung studirte den Gegenstand sehr ernsthaft und hatte einen Gelehrten, den Grafen de Reste, mit der Abfassung einer wissenschaftlichen Untersuchung über den Walfischfang beauftragt. Da bricht die Revolution aus und zerstört diese Keime.

In gleicher Weise schädigend hat der Amerikanische Unabhängigkeitskampf auf die grosse Fischerei von Massachusetts gewirkt, das vor den Kriegen mit England an 300 Schiffe im Walfischfang beschäftigte; 134 von diesen Fahrzeugen wurden damals vom Feinde genommen. Erst im Jahre 1792 begannen in New Bedford, dem jetzigen Centrum des Amerikanischen Walfischfanges, die Fischerei-Unternehmungen; Boston tritt allmählich zurück, seitdem sehen wir bis Anfang der 50er Jahre, mit alleiniger Ausnahme der Kriegsjahre 1813 bis 1815, einen steten Aufschwung im Amerikanischen Walfischfang. Wir haben in der Beilage eine Übersicht des Amerikanischen Walfischfanges aus den Jahren 1848 bis 1868 gegeben und führen hier nur einzelne Daten an, um diesen Aufschwung zu illustriren.

Im Jahre 1830 wurden durch Amerikanische Schiffe in Amerikanischen Häfen eingeführt 106.829 Fässer Spermöl und 86.292 Fässer Thran, im Jahre 1837 durch 240 Schiffe 182.566 Fässer Spermöl und 215.200 Fässer Thran. Der Werth des Südseefanges wurde allein auf D. 5.000.000 geschätzt. Im Jahre 1846 sehen wir 735 Amerikanische Fahrzeuge mit einem Gehalt von 233.189 Tons im Walfischfang beschäftigt, die höchste Zahl, welche je erreicht wurde; seitdem hat sie sich erheblich vermindert. In den Jahren 1862 bis 1865 erlitt nämlich der Amerikanische Walfischfang durch die südstaatlichen Korsaren grosse Verluste.

Im J. 1856 war die Zahl der Amerikanischen Whaler 670 mit einem Gehalt von 220.000 Tons. Das darin angelegte Kapital betrug an D. 20.000.000. Die Zahl der beschäftigten Mannschaften war über 20.000, wenn man 30 für ein Schiff, 24 für eine Barke, 20 für eine Brigg, 18 für einen Schooner rechnet. Der Ertrag der Fischerei allein im Nord-Pacific war in der Periode 1847 bis 1861 D. 140.000.000.

Im Jahre 1866 dagegen, nach der Revolution, finden wir nur noch 263 Fahrzeuge mit zusammen 68.536 Tons. Am 1. Januar 1869 hat sich der Bestand der Amerikanischen Whalerflotte wieder auf 336 Fahrzeuge von zusammen 74.519 Tons gehoben. Neuerdings hat sich S. Francisco direkt bei der Walerei und zwar mit sechs Schiffen betheiligt.

Wenn auch der Betrieb sich jetzt weit von seinem Kulminationspunkt (im Jahre 1846 betrug, wie gesagt, der Tonnengehalt der Fahrzeuge 233.189 Tons) entfernt hat, so spricht doch, in Ermangelung einer zuverlässigen Übersicht der Reinerträge des Geschäftes, die Thatsache, dass im Jahre 1866 vier Häfen (Tisbury, Wellfleet, Newburyport in Massachusetts und Groton in Connecticut) in diesem Betrieb sich neu aufgethan und dass in der Kreuze 1867/68 zwei Plätze ihre Flotten um einige Schiffe vermehrt haben, dafür, dass ein merklicher Rückgang noch nicht bevorsteht, dass diese Fischerei noch immer ein grossartiger Volkserwerbszweig Nord-Amerika's ist.

Die Whalerflotten. — Man pflegt die Amerikanischen Walfischflotten je nach den Richtungen und Kursen, welche sie auf ihrer Fischerei steuern, einzutheilen in:

1. Die North Pacific, zerfällt in die Arctic (Bering-Strasse), die Ochotsk- und die Kodiak- und Bristol-Bai. Diese fischen alle nördlich von den Sandwich-Inseln auf right whale und bow-head.

2. Die North Atlantic, kleinere Schiffe, die auf 18 Monate ausgerüstet werden und im Atlantischen Ocean nördlich von der Linie fischen.

3. Die Baffin-Bai, Hudson-Bai und Cumberland Inlet-Flotte, fischen auf bow-head und white whale in den durch diesen Namen bezeichneten Baien und Strassen.

4. Die Indian Ocean, fischen im Indischen Meer, von den Küsten Ost-Afrika's bis zu den östlichen Inseln des Indischen Archipels, bei Mauritius, den Sechellen, Philippinen, Karolinen, Japan, auf Spermfisch, mit Kema auf dem östlichen Theile von Celebes als einer der wichtigsten Flottenstationen. Es sind grössere Schiffe bei durchschnittlich dreijähriger Reisedauer. Pacific wird mir als eine unbestimmte Bezeichnung hingestellt für alle übrigen Whaler, die später eine dieser Routen einschlagen. Es sind diess Alles nur Andeutungen, welche wegen des Zusammenhanges der arktischen Fischerei mit der Grossfischerei im Stillen Meere gemacht werden müssen. Denn dieselben Schiffe, welche im Sommer ihre Season in den nordischen Breiten haben, gehen im Winter und dem zeitigen Frühjahr in die südlichen Breiten auf den Fischfang, um da ihre Zwischenkreuze (between season) zu halten. In Anlage F. habe ich eine Übersicht der Fischplätze der verschiedenen Flotten, sowie der Durchschnittsgrösse der gefangenen Fische nach Kapitän Seabury's Mittheilungen gegeben. Zugleich verweise ich auf Maury's Whale Charts von 1853, No. 68 ff.

Die North und South Atlantic Spermwal-Flotte ist bei weitem die zahlreichste: 150 Schiffe. Die North Pacific-Flotte umfasst 68 Schiffe, darunter sieben nicht Amerikanische (Arctic Ocean 41, Ochotsk-Meer 8, Kodiak- und Bristol-Bai 19) neben vier Handelsschiffen, das sind solche, die Thran und Barten im Handel mit den Eingeborenen eintauschen; die Indian Ocean-Flotte besteht aus 35 Schiffen, endlich die Hudson-Bai- und Cumberland Inlet-Flotte aus 12 Schiffen.

Umfang und Werth der Amerikanischen Walfischerei. — In einer Anlage habe ich die neueste Übersicht des Bestandes der Amerikanischen Whalerflotte nach der Grösse und dem Tonnengehalt, so wie nach den einzelnen Häfen gegeben. Es sind 19 Häfen mit 336 Fahrzeugen von zusammen 74.519 Tons betheiligt. Davon fallen auf New Bedford allein 50.628 Tons. Darnach sind Provincetown mit seiner vorzugsweise den Atlantischen Ocean durchkreuzenden Spermwal-Flotte (5079 Tons) und New London (3969 Tons) am stärksten betheiligt. Die Grösse der Schiffe der New Bedford-Flotte ist meist 3- bis 400 Tons, diejenige der Flotte von Provincetown 50 bis 140 Tons. Der grösste Whaler der Amerikanischen Flotte ist ein Schiff von 478 Tons, der kleinste hat 50 Tons. Über die Brutto-Erträge habe ich ebenfalls eine Übersicht nach den Einfuhren der letzten 20 Jahre zusammengestellt und zugleich den Gesammtwerth für jedes Jahr nach den in den Jahresberichten der New Yorker Handelskammer angegebenen Durchschnittspreisen berechnet. Dieser Gesammt-Bruttowerth variirt zwischen 5 und 10 Millionen, im vorigen Jahre war er 5½ Millionen Dollars.

Südseefischerei Englands und Frankreichs. Prämien. — Englands Betheiligung an der Südseefischerei war im Vergleich zu dem Walfischfang Nord-Amerika's mässig, jedoch wurden von Englischen Fischern neue Fischgründe aufgesegelt: 1819 die noch jetzt ergiebigen Walfischgründe bei Japan (nach Bennett durch das Britische Schiff „Syren"), später im Indischen Ocean und bei Neu-Seeland; noch später wurde an der Küste Kaliforniens und Mexiko's, so wie in dem Ochotskischen Meere gefischt. Erst im Jahre 1848 war es einem Amerikaner, dem Kapitän Roys [1]), vorbehalten, die Bering-Strasse als Fischer zu durchsegeln und in dem während jenes Sommers weithin eisfreien arktischen Meere neue, bis heute mit Erfolg ausgebeutete Fischplätze aufzufinden.

[1]) Es ist mir unbekannt, ob es derselbe Kapitän Roys ist, welcher jetzt, wie mir Kapitän Hegemann vom Schiff „Julian", Ende Februar 1869 von Honolulu als Passagier in Bremen angekommen, erzählt, auf der Vancouver-Insel eine Walfischerei zu gründen im Begriff steht.

Zu Anfang der 30er Jahre betrug die Zahl der auf den sogenannten Südsee-Walfischfang (welcher auch die nordische Fischerei bei Sibirien und Kalifornien mit umfasste) gehenden Britischen Fahrzeuge zwischen 30 und 40. Die Schiffe nahmen ihren Weg nach den verschiedenen Fischrevieren entweder um das Kap der Guten Hoffnung oder um Kap Horn, je nachdem sie den Fang im Indischen Ocean oder auf den Fischgründen Südwest-Amerika's und Polynesiens betreiben wollten. Die Englischen Kolonien beginnen, sich durch Ansiedler mehr und mehr zu beleben, und die Küsten- und Baienfischerei wird in Angriff genommen. Heut zu Tage wird die Spermfischerei von Neu-Seeland aus auf kleinen Fahrzeugen betrieben, in Melbourne war eine Fischerei-Gesellschaft in der Bildung begriffen, am schwunghaftesten ist aber der Betrieb von Tasmanien, von wo der Walfischfang mit 25 Schiffen von zusammen 5746 Tonnen Gehalt betrieben wird. (Ich weiss nicht, in welchen Breiten und welche Art Cetaceen gefischt wird.)

Frankreichs Südseefischerei wurde im Jahre 1817 wieder aufgenommen, und zwar durch einen Amerikaner, Herrn J. Winslow. Er eröffnete nach langer Unterbrechung die Französische Südseefischerei am 2. April 1817 mit dem Schiffe „Massachusetts". In den 20er Jahren war die Zahl der Französischen Whaler sechs bis acht. In den Jahren 1831 bis 1844 variirte die Zahl zwischen 16 (1831) und 44 (1837); in der Zeit von 1845 bis 1855 war die höchste Zahl der in einem Jahre aus Havre auf den Walfang ausgesandten Fahrzeuge neun, sie sank immer weiter herab und im Juli 1868 legte der einzige und vorläufig auch letzte Whaler der Französischen Marine, aus der Bering-Strasse kommend, in dem Hafen von Havre bei (s. die Tabelle über die Erträge der Französischen Walfischerei bis 1868, Anlage B, 3). Dieser Rückgang war möglich, trotzdem die Regierung die Grossfischerei überhaupt und besonders diesen Betrieb auffallend begünstigte! 1819 ward den auf die Walerei ausgehenden Französischen Schiffen bei der Abfahrt wie bei der Rückkehr eine Prämie von 60 Francs für die Tonne bewilligt, unter Beschränkung bis auf 40 Frcs., je nachdem die Bemannung zum grösseren Theil oder nur zur Hälfte aus Franzosen bestand. Später, in den Jahren 1832 bis 1836, ward diese Prämie etwas modificirt, 1841 finden wir Prämien von 35 und 25 Frcs., die 1851 wieder auf 70 Frcs. bei der Abfahrt und 50 Frcs. bei der Rückkehr eines Whalers gesetzt werden, ausserdem noch eine Supplementar-Prämie von 15 Frcs. per Quintal Thran, und zwar für die nordische Fahrt bei mindestens 30monatlicher Abwesenheit und wenn das Schiff in höheren Breiten gefischt hatte. (Die genauen Bestimmungen über die in Frankreich geltenden Prämien habe ich der erwähnten Tabelle angefügt und ich bin für die Mittheilung derselben, so wie der Erträge der letzten Jahre dem Rheder Herrn Winslow in Havre zu grossem Dank verpflichtet.)

Deutsche Südseefischerei. — Ende der 30er Jahre begannen die an Kapital und Unternehmungsgeist erstarkten Hansestädte, und zwar zuerst Bremen, dann Hamburg, die Südseefischerei.

Hamburg rüstete den ersten Südseefahrer 1844 aus und im folgenden Jahre expedirte eine Kompagnie, welche sich inzwischen gebildet hatte, zwei Schiffe. Später folgen einzelne Unternehmungen von Stettin und Wolgast (nach der Südsee und Kamtschatka).

Inzwischen haben sich Handel und Verkehr in der Südsee gewaltig entwickelt.

Kalifornien, das bis dahin wenig bekannte Indianerland, wird durch die Entdeckung unerschöpflicher Goldlager das Endziel zahlloser Abenteurer und Ansiedler und bevölkert sich mit beispielloser Schnelligkeit durch Einwanderer aus Ost-Amerika und Europa. Es wird dadurch ein reich lohnendes Absatzfeld für die Landbauprodukte der fruchtbaren Südsee-Inseln, welche zugleich durch Eröffnung des Verkehres mit China und Japan aus blossen Erfrischungsplätzen der Walfänger zu wichtigen Stationen an Weltverkehrsstrassen werden.

Handelshäuser, besonders auf Honolulu und Lahaina, vermitteln und erleichtern die Verbindungen, und es erweist sich immer mehr als vortheilhaft, die Fahrzeuge von der Fischerei nach den Sandwich-Inseln zurückkehren zu lassen und von dort wieder auszurüsten, den Segen aber in Handelsschiffen nach Bestimmung des Rheders zu verladen, ähnlich wie in der ersten Periode der Spitzbergen-Fischerei. Fischerfahrzeuge von Deutschen Kaufleuten fahren unter Hawaiischer und Oldenburgischer Flagge. Der nationale Nutzen der Grossfischerei, in so fern sie der Nation im entscheidenden Augenblick seetüchtige und an Gefahren gewöhnte Mannschaften zur Verfügung stellt, ging damit freilich zum Theil verloren.

Eine Zeit lang war Bremen unter den Deutschen Seeplätzen der Mittelpunkt für die Südseefischerei-Unternehmungen. Es wurden an der Weser Fahrzeuge für fremde Rechnung ausgerüstet und expedirt und in einzelnen Fällen übernahmen Bremer Kapitäne das Kommando von aus fremden Häfen auf die Südseefischerei gesandten Fahrzeugen, so z. B. in Rotterdam. Ein Deutscher Gelehrter, Dr. C. W. L. Gloger in Breslau, schrieb im Jahre 1847 eine Broschüre: „Der Walfischfang und seine Beförderung in Deutschland als vaterländische Zeitfrage". Er wies auf die Bedeutung dieses Betriebes für Deutschlands maritimen Aufschwung hin, allein damals waren die Verhältnisse noch lange nicht darnach angethan, dass eine Deutsche Regierung sich für dieses wichtige Seegewerbe hätte thatkräftig inter-

essiren können und dass das Kapital des Deutschen Binnenlandes in einer Seeunternehmung gewagt worden wäre.

Erschwerungen der Deutschen Fischerei durch fremde Zölle. — Die Seestädte blieben ganz und gar auf sich angewiesen. Dabei bestanden in Gross-Britannien, den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika und in Frankreich hohe Schutzzölle zu Gunsten der nationalen Fischereien [1]). Im Jahre 1838 beispielsweise betrug der Einfuhrzoll auf Thran von fremder Fischerei in den Vereinigten Staaten 6 Thlr., in England 16 Thlr. für die Bremer Tonne. In Frankreich war damals der Zoll so hoch, dass die Französische Fischerei dadurch thatsächlich ein Monopol hatte.

Daneben bestanden in Frankreich die Prämien, und zwar von einem solchen Betrage, dass ein Schiff wie die „Virginia", jener erste Bremer Südseefahrer, bei der Rückkehr 36.000 Frcs. Prämie erhalten haben würde. Wie wichtig die Förderung der eigenen Südseefischerei war, ergab die Thatsache, dass im Jahre 1837 die Einfuhr von Südseethran in Bremen 39.000 Tonnen zu einem Kapitalwerth von etwa 600.000 Thlr. betrug. Bremen erhob von Südseethran einen Eingangszoll von 8 Groten auf jede Tonne. Die Bremer Südseefahrer machten beim Senate wiederholte, aber immer vergebliche Anstrengungen, damit sie den selbsterbeuteten Segen zollfrei in Bremen einbringen könnten. Das Motiv des Senates für die Ablehnung war die Rücksicht auf die Aufrechthaltung des freien Handels; die im Wege des Handels eingeführten Erzeugnisse würden durch eine solche Begünstigung in ungerechter Weise benachtheiligt werden. Die bis dahin aus früherer Zeit her noch in Kraft gebliebene Befreiung des Fischsegens der Grönlandsfahrer vom Eingangszoll wurde gleichzeitig aufgehoben und es wurde dadurch die Fischerei fremder Nationen mit der Bremischen in Bezug auf die Einfuhr völlig gleichgestellt. In den Vereinigten Staaten bestand, wie gesagt, ein hoher Zoll auf die Erzeugnisse der fremden Fischerei, 33 Proz. vom Werth; noch jetzt beträgt dort der Einfuhrzoll auf den von fremden Fischereien gewonnenen Thran 20 Prozent vom Werth, während die nationalen Fischerei-Erzeugnisse frei eingeführt werden.

Differenzielle Behandlung Deutscher Schiffe bei Einfuhr des angebrachten Segens in den Zollverein. — Nach der noch jetzt zur Anwendung kommenden „Bekanntmachung des ehemals Königlich Hannöver'schen Finanz-Ministeriums, betreffend die zollfreie Einlassung der Produkte der vereinsländischen Seefischerei" (Hannover, den 19. Februar 1859), gehen gesalzene Fische, Fischthran, Fischspeck, Fischbein, Walrath, Seehundsfelle und die Erzeugnisse der Küstenfischerei zollfrei ein, wenn die betreffenden Fische &c. von den Mannschaften vereinsländischer Fischerfahrzeuge auf dem Meere selbst gefangen sind und wenn die Erzeugnisse der Fischerei, so weit nicht die besondere Art der Zurichtung eine Ausnahme erfordert, von den Mannschaften auf dem Meere zugerichtet, beziehungsweise verarbeitet sind. Zu diesem Zweck findet eine Kontrole Seitens des betreffenden Zollamtes über die Ausrüstung der Fahrzeuge Statt, und es haben zu diesem Zweck die Führer der Fahrzeuge sowohl beim Ein- wie beim Ausgang eine Reihe näher bezeichneter Angaben an Eides Statt zu machen. Dagegen zahlen noch jetzt die Erzeugnisse der auf Bremischen Schiffen betriebenen arktischen Fischerei beim Eingang in den Zollverein einen nicht unerheblichen Zoll, und zwar für Fischthran 15 Sgr., für Robben- und Fischspeck 10 Sgr., für Robbenfelle 10 Sgr. per Centner (Barten sind zollfrei). Bei der jetzigen politischen Verfassung Nord-Deutschlands ist diese Zollerhebung eine abnorme. Es geht offenbar nicht an, die von nationalen Schiffen gewonnenen Fischereierzeugnisse wie eine aus der Fremde kommende Waare zu behandeln.

Die Beseitigung der Zölle auf die Einfuhr der Erzeugnisse der von Bremen, Hamburg und Altona betriebenen Grossfischerei Seitens des Deutschen Zollvereins in Aussicht. — Von einem Bremer Rheder ist denn auch im vorigen Jahre eine Eingabe an den Bundeskanzler gerichtet worden, in welcher „um Beseitigung dieser differenziellen Behandlung der in Bremen registrirten Norddeutschen Schiffe gegenüber den von Geestemünde ausfahrenden" gebeten wird. Unter Anderem wird darin gesagt:

Eine Fortdauer dieser differenziellen Behandlung der hierselbst registrirten Norddeutschen Schiffe sei offenbar ein Gegensatz zu der verfassungsmässigen Einheit der Deutschen Kauffahrteiflotte und widerspreche dem Geiste der neuen Zollvereinsorganisation, welche die Zollausschlüsse eben so wohl wie das Zollgebiet umfasse. Der Zweck der Zollfreiheit sei Beförderung der nationalen Fischerei und eben deshalb müssten die unter Norddeutscher Flagge fahrenden hier registrirten Schiffe eben so behandelt werden wie die von Geestemünde ausgehenden.

In der am 11. September v. J. ertheilten Antwort des Herrn Präsidenten, des Bundeskanzlers, wird denn auch zugesagt, „dass dem Bundesrathe des Zollvereins in dessen nächster Session ein Antrag vorgelegt werden solle, durch welchen Bremen, Hamburg und Altona mit ihren Freihäfen in dieser Beziehung den Freihafenplätzen Brake und Geestemünde gleichgestellt würden".

Deutsche Fischerfahrten nach der Südsee. — In Bremen waren es vorzugsweise nordische Häuser, welche die Grönlandsfahrt fortsetzten, während die Südseefischerei zuerst

[1]) Jetzt sind diese Zölle in Gross-Britannien ganz beseitigt, in Frankreich erheblich erniedrigt.

durch Handelshäuser, welche ihre wichtigsten Verbindungen mit Nord-Amerika haben, betrieben wurde [1]). Einen allmählichen Übergang von der Atlantischen zur Südseefischerei, eine Zwischenstufe, welche wie in Nord-Amerika zu jenem grossartigen Betriebe vorbereitet, finden wir nicht. Der neue Betrieb erfordert sogleich gewaltige Kapitalauslagen. Es zeigen sich anfänglich grosse Schwierigkeiten, die erforderliche in der Grossfischerei geübte Bemannung zu beschaffen. Die Grönlandsfahrer waren kaum dazu geeignet, denn bei der Eröffnung des Betriebes waren die Hauptfischplätze in den südlichen Breiten und der Betrieb war vielfach ein anderer. Eine Vorschule zur Heranbildung tüchtiger Fischerleute, wie sie die Amerikaner in der ergiebigen Küstenfischerei hatten, existirte an dem wegen seiner Seehandelsbedeutung vor Allem in Betracht kommenden Theil der Deutschen Küste, an der Nordsee, nur in sehr unbedeutendem Maasse. Allein bald hatte sich der Deutsche Seemann in diesem Betriebe heimisch gemacht und zeigte sich ausdauernd und tüchtig. Eine längere Zeit hindurch waren die Bremer Südseefischerei-Unternehmungen meist glücklich, so dass sogar aus den Kreisen der Bremer Handwerker heraus eine Südseefischerei-Kompagnie sich bildete. Sie sandte am 3. Mai 1847 das Schiff „Bremen", Kapitän Geerken, auf den Fischfang in der Südsee und an der Küste von Kalifornien aus, löste sich aber später wegen finanzieller Misserfolge auf. Überhaupt erweist sich doch auf die Dauer dieser Betrieb als zu unsicher in seinen Ergebnissen, zu weit hinaus angelegt, zu schwierig von Europa aus zu betreiben. Die Mitbewerbung der ersten Fischer der Welt, der Nord-Amerikaner, später auch der Plätze in der Südsee (Süd-Australien, Tasmanien) und Chile's hat die grossen Vortheile besserer Gelegenheit voraus. Nach reichlich 20jähriger Dauer wird, wie gesagt, der Betrieb der Fischerei direkt von Europa aus unter jedesmaliger Rückkehr der Fahrzeuge nach der Heimath, eingestellt.

Das Bremer Pionierschiff „Virginia". — Das erste Schiff, welches in Bremen für die Südseefischerei ausgerüstet wurde, war die „Virginia", 200 Last gross, Kapitän J. D. Krudop; Rheder war das Handlungshaus Gloystein & Gevekoht. An Bord waren in der Südseefischerei erfahrene Amerikaner. Ende September 1836 traf man bei der Brasilianischen Insel Trinidad die ersten Wale. Der Kurs wurde um das Kap der Guten Hoffnung genommen und am 30. Dez. im Indischen Meere die höchste Breite, 41° 23′ S. Br., bei 48° 23′ Ö. L. erreicht. Am 10. Febr. 1837 legte die „Virginia" nach einer ununterbrochenen Reise von 197 Tagen bei der Robben-Insel vor dem Schwanenflusse, Swan River (West-Australien) vor Anker. Ein Englischer Bericht vom Schwanenflusse vom 21. Febr. 1837 lautet unter Anderem dahin:

„In diesen Gewässern befinden sich eine unermessliche Menge Walfische; das Schiff „Japan", Kapitän Hill, erst 18 Monate von London abwesend, hat schon 2200 Fass eingenommen; wird indessen von England aus nicht thätiger an diesem Fange Theil genommen, so werden wohl die Nord-Amerikaner jetzt, da sie hier Erfrischungen haben können, den meisten Nutzen davon ziehen; ein Schiff von Bremen ist zu gleichem Zweck hier eingetroffen" &c.

In Freemantle entlief der erste Harpunier, ein Amerikaner. Am 20. Febr. ging die „Virginia" wieder unter Segel und kreuzte nun längere Zeit Fische suchend bei Neu-Seeland, namentlich in der Cloudy-Bai. Später verweilte das Schiff mit anderen Walfischfängern in der Insel-Bai, reparirte dort und nahm Erfrischungen (Wasser, Fleisch, Gemüse &c.) ein.

Am 23. April 1838 wurde die Rückreise nach Bremen um Kap Horn angetreten und am 15. August langte die „Virginia" nach einer Abwesenheit von 25 Monaten mit einem Segen von 2800 Tonnen Thran und 20.000 Pfd. Barten wieder auf der Weser an. Neben diesem Segen brachte die „Virginia" eine Merkwürdigkeit mit, die, wie die ganze Unternehmung, damals grosses Aufsehen in Deutschland erregte. Es waren zwei Neuseeländer, welche Harpuniere gewesen und als besoldete Matrosen die Reise nach Europa gemacht hatten [1]).

Seit dieser Pionierreise der „Virginia" segelten im Ganzen 43 Schiffe von Bremen in direkter Hin- und Rückreise auf den Südseefischfang. Während die ersten auf zweijährigen Reisen nur im südlichen Grossen Ocean fischten, wurden später die Reisen auf die Gründe an der Kalifornischen Küste, bei Kamtschatka und jenseit der Bering-Strasse ausgedehnt. Vierzig von diesen Unternehmungen geschahen für Bremer Rechnung, drei wurden für Russische Plätze hier ausgerüstet. Das letzte Schiff, welches von der Weser auf Südseefischerei segelte, um mit dem gewonnenen Segen wieder heimzukehren, war die „Republik" des Hauses D. H. Wätjen & Co. Das Schiff war beinahe vier Jahre aus.

Auf die Expeditionen nach den arktischen Küsten Asiens und West-Amerika's zum Zweck des Tauschhandels will ich nur hinweisen. Das Pionierschiff war die „Rhena" von Emden, Kapitän Millers. Die Reise ist uns durch E. Mohr's anziehende Schilderung bekannt. Es folgten später mehrere Deutsche Unternehmungen dieser Art. Ein Deutsches Haus in Honolulu hatte während einiger Jahre eine Pelzhandel-Niederlassung in Petropawlowsk.

[1]) Das Haus C. A. Heineken & Co. in Baltimore und Bremen rüstete seinen ersten Südseefahrer 1837 in Baltimore aus.

[1]) Das „Ausland" brachte die eingehende Schilderung eines Besuches bei diesen Wilden, welche sich längere Zeit im Hause des Bootsmanns der „Virginia", Meinke, in Iprump bei Delmenhorst aufhielten.

Über mehrere Reisen von Bremer Schiffen liegen mir Journale und eingehendere Berichte vor und aus diesen soll hier noch Einiges mitgetheilt werden.

Die Südseekreuze der „Averik Heineken", Kapitän Schneider, eines in New Bedford gekauften Schiffes, das 1838 bis 1839 seine erste Fischerfahrt von der Weser unter Kapitän Sletsen mit Amerikanischem Volke gemacht hatte und für Rechnung von C. A. Heineken fuhr. Am 10. April 1840 kam das Schiff in See, am 14. Dover passirt, am 27. Mai auf 22° 4′ W. L. die Linie passirt, am 6. Juni bei Trinidad, am 6. Juli auf 40° 9′ S. Br. und 31° 54′ W. L. der erste Fisch gefangen. Vom 12. bis 19. schwere Stürme, am 19. Mitt. auf 38° 2′ S. Br. und 76° 2′ Ö. L., Abends die Insel St. Paul erblickt. Am 20. August die Küste von Neu-Seeland erblickt (134 Tage in See) und bei Kap Rākāou vor Anker gegangen. Bis Januar 1840 wird nun mit gutem Erfolg auf right whale und Spermfisch gefischt und zwar von 32 bis 44° S. Br. und von 160 bis 171° W. L. Am 16. in der Akaroa-Bai vor Anker gegangen, Kartoffeln eingenommen, Kapitän und Frau und Leute wiederholt am Lande; bis dahin waren 20 Fische gefangen. Am 27. Januar 1841 wird wieder in See gegangen und 94 Tage, bis zum 30. April, auf 43 bis 45° S. Br. und 175 bis 179° Ö. L. gefischt, 24 Fische gefangen. Sodann folgt Baifischerei in der Port Kuba-Bai mit Booten bis Anfang August (das Schiff folgt den Booten unter Segel), 13 Fische gefangen. Den 24. August wieder in See gestochen, Fischerei bis 23. Oktober unter 33 bis 35° S. Br. und 178 bis 170° W. L. Am 23. wird der 68. Fisch gefangen und damit ist das Schiff aufgefüllt. Auf der Rückreise wird in Talcahuano noch 14 Tage gerastet und von dort in 133 Tagen die Weser erreicht. Ankunft in Bremerhaven den 6. Mai 1842.

Es wurden noch in den letzten Jahren mehrere Südseefahrer auf einer Bremischen Werft (von Bosse in Burg an der Lesum) erbaut. Die Amerikanische Fischereiliste (New Bedford Whalemen's shipping list vom 19. Januar 1869) führt unter Bremen noch die Schiffe „Eagle" (nach dem Kodiakgrund) und „Count Bismarck" (nach dem arktischen Meere), beide befehligt von Deutschen Kapitänen, mit einem Segen von 170 und resp. 600 Barrels Thran und 3000, resp. 9500 Pfd. Barten auf. Für ein hiesiges Haus waren in den letzten Jahren mehrere Schiffe, die unter Oldenburger Flagge fuhren, von Honolulu aus mit der Südseefischerei beschäftigt, und zwar theils nördlich der Bering-Strasse, theils auf dem Kodiakgrund (bei der Halbinsel Alaska). Das letzte dieser Schiffe, der „Julian", ist, nachdem es an der vorjährigen Arctic-Kreuze noch Theil genommen und erst am 23. Okt. 1868 die Bering-Strasse passirt, nunmehr verkauft und es ist ungewiss, ob der Betrieb von diesem Hause wieder aufgenommen wird. Von einem dieser Rheder wird mir mitgetheilt, dass neun Jahre hindurch durchschnittlich drei Schiffe für Rechnung dieses Hauses in der Südseefischerei beschäftigt waren und dass der Brutto-Ertrag in dieser Zeit sich in runder Summe auf mehr als 880.000 Thlr. belief.

Weshalb die Süd-Atlantische Spermfischerei, welche noch im vorigen Jahre von Provincetown mit einigen 50 Schoonern schwungvoll betrieben wurde, nicht auch von Norddeutschen Plätzen in Angriff genommen wurde, ist nicht abzusehen. Dieser Betrieb erfordert ein weit geringeres Kapital als die grosse Fahrt und die Deutschen Plätze liegen dafür gleich günstig.

Mittheilungen Deutscher Walfischfänger über ihre Reisen 1864 bis 1867. — 1. Kapitän Mammen vom Oldenburgischen Schiff „Oregon" auf Spermfischfang im Grossen Ocean und nach dem Ochotsk-Meer.

Zuerst wird der Kurs Südwest genommen, nach der Linie, auf Spermfischfang und bei den Salomon-Inseln vorgesprochen. Von da nach den Ladronen, um Feuerung und Lebensmittel einzunehmen (süsse Kartoffeln und Schweinefleisch, eingetauscht gegen Kattun und Tabak). Bei den Ladronen Anfang März. Von da nach der Küste von Japan, wo im Osten von der Insel Spermfischfang betrieben wird. Es wird für ein paar Tage in Hakodade oder Yokuhama eingelaufen. Ende April nach dem Norden, um wo möglich gegen den 1. Mai in der Ochotsk-See zur Frühjahrsfischerei (Eisfischerei) zu sein. Die Schiffe gehen dort zunächst nach der Jonas-Insel, wo bow-heads zu treffen sind, eben so in den Baien (die Grosse und Kleine Schantar-Bai). Die Schiffe streifen an der Küste der Ochotsk-See hin und durchsuchen diese Baien nach Fischen. Sie halten sich hier bis Anfang Oktober auf, sodann Rückfahrt nach Honolulu, wo sie Anfang oder Mitte November wieder eintreffen. (Die Amerikanischen Whaler pflegen häufig, um Thran zu verschiffen, nach San Francisco zu gehen.)

Ein anderer Kurs namentlich der Amerikanischen Walfischfänger ist folgender: Mitte Dezember gehen die Schiffe nach der Küste von Kalifornien auf den Fang des Kalifornischen Wals der „Grey-backs" und kehren Mitte März nach Honolulu zurück, nehmen Lebensmittel ein, löschen Thran und gehen dann nach der Bering-Strasse, wo die gewöhnliche höchste Breite 72° 50′ ist, während die gewöhnlichen Grenzen der Whalerstreifzüge in Ost und West Kap Jakan und Kap Lisbourne sind; je nach den Verhältnissen des Eises gehen sie zuweilen weiter westlich oder östlich.

Auf ein Barrel Thran rechnet man 14 Pfd. Barten. Die durchschnittliche Thranergiebigkeit eines mittelgrossen bow-heads ist 70 bis 110 Barrels (à 216 Pfd. netto).

2. Kapitän Lübber's Mittheilungen vom Oldenburger Schiff „Julian". Zunächst von Honolulu im Januar nach Christmas

Islands, von da nach Pleasant Island. Hier gute Spermfisch-gründe. Dann nach der Gilbert-Insel, die Linie passirend, auf Spermfischerei. Bis dahin ist die Reisedauer von Honolulu 14 Tage bis drei Wochen. Dann nach den Sperm-Walgründen bei New Ireland, welche an der Nordseite am ergiebigsten sind. Starke südliche Strömung. Wieder über Pleasant nach Ualan; Tauschhandel mit den Wilden: frisches Wasser, Holz, Schweine gegen Tabak und etwas Geld. Sodann an der Nordseite der Karolinen nach Guam zu, der südlichsten der Marianen. Hier wird eingelaufen und es werden Fleisch und Kartoffeln eingenommen.

Bei Guam ist Fang von hump-back-Walen. (Diese Wale müssen in seichtem Wasser gefangen werden und liefern 20 bis 40 Barrels.) Von Guam bei der Bonin-Insel vorbei, Spermfische suchend, durch die Sangar-Strasse nach Hakodade. Einige Schiffe gehen hier auf right wale-Fischerei. In Hakodade, Mitte oder Ende April, werden Kartoffeln und Fleisch eingenommen (der „Julian" des Kapitän Lübber nahm 100 Barrels). Mitunter geben die Schiffer hier an andere Amerikanische Schiffe Thran ab. Die ganze Flotte geht nur bis zum Kap Navarin, hier theilt sich die Ochotsk-Flotte von der die Bering-Strasse passirenden Arctic-Flotte ab.

Schiffe, welche an der Westküste Japan's auf right whale fischen, gehen durch die La Peyrouse-Strasse gleich in die Bai von Ochotsk.

Die Arctic-Flotte geht westlich oder östlich von der Bering-Insel. Auf etwa 58 bis 60 Grad Treibeis (loses Eis und Eisberge). Bei Kap Navarin bow-head-Fischerei.

Die bow-heads gehen nicht weiter südlich als das Eis, also in der Regel bis zum 58. Grad, sie gehen aber mit dem Eis, wenn dasselbe weiter südlich treibt, weiter. Bei Point Providence, gewöhnlich Plover-Bai, ist der bow-head Mitte oder Ende Juni und Anfangs Juli. Anfangs Oktober Rückkehr nach Honolulu durch den Amuchta-Pass (zwischen den Alëuten-Inseln Seguam und Amuchta).

Die beiden Arctic-Kapitäne, welche ich zuletzt sprach, schildern mir die erstaunliche Menge von Walrossen, welche man nicht selten jenseits der Bering-Strasse trifft. Die Mannschaft des „Julian" tödtete in ihren Mussestunden, d. h. wenn keine Gelegenheit zur Fischerei war, deren 60.

Bau und Einrichtung Deutscher Südseefahrer. — Die an der Weser für die Südseefischerei in den letzten Jahren erbauten Fahrzeuge [1]) weichen in so fern von den Grönlandsfahrern ab, als sie viel schärfer gebaut sind. Die von Honolulu fahrenden Schiffe sind lediglich für den Fischfang bestimmt. Den Transport des Thranes nach Europa vermitteln Handelsschiffe und auf diese Weise wird das in den Fischerfahrzeugen angelegte Kapital nicht durch die lange Hin- und Herreise unnöthig brach gelegt. Es kommt nicht so sehr darauf an, dass die Schiffe eine grosse Ladung bergen können, weil sie doch selten in einer Season „voll" werden, sondern darauf, dass sie schnell segeln, namentlich beim Winde gut manövriren, damit sie auf der Jagd anderen Schiffen, die mit am Platze sind, voran kommen, damit sie auch kühner sich dem Eise und der Leeküste nähern können; die Buge werden nicht wie bei den Grönländern mit eisernen Bändern und Platten geschützt, sondern sie werden gekupfert, was bei den Grönlandsschiffen nicht geschieht. (Eisen und Kupfer vertragen sich bekanntlich im Seewasser nicht.) Dagegen werden die Steven vorn mit gegossenen Metallplatten versehen, die Buge bis etwas weiter als zum Fockmast mit eichener Doppelung belegt. Das Schiff wird bis zur Wasserlinie (beladen) mit einer starken Kupferhaut versehen.

(Der an der Lesum unweit Bremen vor einem Jahre neu erbaute „Wilhelm I." [Barke von 237 Last] hat ausser der Bugdoppelung noch eine Spikerhaut von 1 bis 1½ Zoll Stärke unter dem Kupfer, und zwar um das ganze Schiff, damit, wenn das Eis Platten abreissen sollte, das Schiff doch noch eine Zeit lang durch die Spikerhaut und den darunter liegenden Filz gegen Wurmfrass geschützt sei.)

Während die Grönlandsfahrer den Speck zurückbringen, welcher dann am Lande ausgekocht wird, kocht man bekanntlich auf den Südseefahrern den Speck an Bord aus. Zu dem Zwecke befindet sich auf dem Deck hinter dem Fockmast ein gemauerter Ofen, in welchem in kupfernen Töpfen der Speck ausgeschmolzen wird. Das Mauerwerk ist mit eisernen Knieen auf den Balken verbolzt und es bleibt einige Zoll Zwischenraum; beim Thranbrennen wird dieser letztere beständig voll Wasser gehalten, um das Anbrennen des Decks zu verhüten. Der Speck wird mittelst einer Maschine (mince-Maschine) zerstückt. (Geheizt wird mit dem ausgebratenen Speck, den Greven, mit Holz wird nur angeheizt.) Die übrige Einrichtung weicht nicht viel von derjenigen der Grönlandsfahrer ab. Ausser den Krähnen — der „Wilhelm I." hat zehn Krähne für fünf Boote, drei am Backbord, zwei am Steuerbord — hat der Südseefahrer zwischen Gross- und Besanmast einen sogenannten Galgen, worauf die Reserve-Schaluppen gelegt werden. Hinter dem Besanmast bis zum Heck ist ein Überbau für die Kombüse, Kajüten-Eingänge und sonstige Räumlichkeiten; wegen der Thrankocherei kann die Kombüse nicht in der Mitte des Schiffes stehen. Sonst ist das Deck bis zum Bratspill im Bug frei, um möglichst Platz für die Arbeit und vorläufige Unterbringung eben gefüllter Fässer zu haben. An die Reling ist eine Planke gebolzt, an welche die gefüllten Fässer vor dem Verstauen in den Raum gelascht werden. Der Grossmast ist stärker als gewöhnlich, auch mit einer Spanne Wanten extra versehen, denn an ihm wird das Takel befestigt, womit beim Abspecken des Fisches letzterer gekentert wird, in der Weise, dass der Speck ähnlich wie ein Apfel abgeschält und in langen Streifen auf Deck gewunden wird. Wenn stürmische See ist, so kommt es dabei sehr auf den grossen Mast an. Das Schiff hat ein festes Zwischendeck von 6¼ Fuss Höhe. Die Kajüte und Kammer für den Kapitän befinden sich hinten, weiter nach vorn ist eine zweite Kajüte und Schlafkammer, sodann am Steuerbord eine Kammer für 7 Harpuniere. Der übrige Zwischenraum ist bis zum Bug frei und darin befindet sich das Volkslogis für 25 bis 30 Mann. Im Raum ist nichts Besonderes als der Bug, der durch verschiedene sogenannte eiserne Schlangen und Bänder gegen den Andrang des Eises verstärkt ist; die Stütze und der Balken sind mit Rillen versehen, in welche starke Schotten geschoben werden, um das Übergehen der Fässer zu verhindern. Die

[1]) In Beziehung auf diese Bemerkungen bin ich dem Herrn Schiffsbaumeister J. Bosse in Burg, auf dessen Werft mehrere Südseefahrer gebaut wurden, für freundliche Auskunft verbunden. Auch in Bremen wurde noch vor zwei Jahren ein Südseefahrer, der „Graf Bismarck", auf der Knickman'schen Werft erbaut.

Kosten der Herstellung eines Südseefahrers von der Grösse der Bark „König Wilhelm I.", auf der Werft so weit fertig geliefert, als es bei Kauffahrern gebräuchlich ist, stellen sich auf 125 bis 130 Thaler per Last, wozu noch die Kupferung mit Spikerhaut (3500 Thaler) und die Kosten der gesammten Ausrüstung für die Fischerei kommen, die immerhin 8000 Thaler betragen mögen. Früher rechnete man die Ausrüstung eines Schiffes von 300 Last für die Südsee auf zwei Jahre, Alles in Allem, also auch einschliesslich des Proviants, auf 25.000 Thaler.

Art und Weise des Fischereibetriebes in der Südsee[1]). *Bemannung. Boote. Antheil.* Wie die Schottischen Fischerdampfer für die Fahrt nach der Davis-Strasse auf den Shetland-Inseln ihre Mannschaft vervollständigen, so thun es auch die Südseefahrer, und zwar an verschiedenen Stationen, in noch weit grösserem Maassstabe. Kanaken und Neuseeländer, überhaupt Polynesier, Chilenen[2]), Peruaner, Bewohner der Kapverdischen Inseln, Portugiesen werden unterwegs angenommen und die Plätze der Sandwich-Inseln bilden ein stehendes An- und Abmusterungs-Bureau für die Südseefischer. Leute, die sich auf ein an Bord nothwendiges Handwerk verstehen, werden vorzugsweise gern genommen. Die Bemannung ist auf Antheil am Bruttowerth des Fanges angewiesen. Es scheint diese Vergütungsweise beim Walfischfang zu allen Zeiten und auf allen Meeren bestanden zu haben. Dieser Antheil (lay oder outlay) variirt auf Deutschen Schiffen von 1 Tonne Thran auf 15 bis herab auf 1 Tonne Thran von 140 Tonnen. Die foremasthands, d. i. die Leute vor dem Mast, Matrosen, Leichtmatrosen, Zimmermann, Koch und sonstige Handwerker, welche in dem kleinen dreieckigen Logis wohnen, das den vordersten Theil des Zwischendecks einnimmt, haben $^1/_{140}$ von jeder Tonne Thran und auch einen verhältnissmässigen Antheil an den Barten. Letzterer Antheil ist auf den Grönlandsfahrern nicht gebräuchlich. Der Harpunier (boatsteerer) bezieht $^1/_{80}$ bis zu $^1/_{60}$, in einzelnen Fällen bis zu $^1/_{30}$, die Steuerleute $^1/_{35}$, der Ober-Steuermann $^1/_{15}$ bis $^1/_{18}$. In Amerika berechnet man jetzt den Gesammtbetrag des lay auf 38 Prozent vom Netto-Ertrag des Fanges. Der Kapitän erhält eben so viel und ausserdem einen „Bonus", eine Prämie, je nach dem Fange bis zu 1000 Dollars. Ein erfahrener, im Fange glücklicher Kapitän macht freilich selbst seine Bedingungen, so z. B. erhielt ein bewährter Walfänger, Captain Ellen aus New Bedford, $^1/_{10}$ vom Brutto-Ertrage. Handgeld wird in der Regel nicht gegeben, es müsste denn grosser Mangel an Leuten sein. Die von Honolulu auf den Walfischfang ausgehenden Deutschen Schiffe rüsteten sich auf zehn Monate bis ein Jahr aus. In der Regel waren sie mit 42 Mann besetzt. Sie hatten 4 bis 5 Boote, jedes bemannt mit 6 Mann: Boatsteerer, Harpunier und ausserdem 4 Mann. Die Besatzung zerfällt in die Steuerbords- und Backbords-Wache. Der Wachtdienst ist in die Morgen-, Mittag-, Abend- und Mitternachts-Wache eingetheilt. Der erste Steuermann kommandirt das Steuerbords-Boot, der zweite das Backbords-Boot, der dritte das Weiss-Boot, der vierte das Bug-Boot. Jeder Boots-Kommandeur wählt sich seine Mannschaft. Der Bootssteuerer hat im Boote seinen Platz vorn und wirft das „Eisen" mit in den Fisch, und zwar aus freier Hand. Ein tüchtiger Harpunier hat noch auf 24 Fuss einen sichern Wurf. Wenn der Wal fest ist, springt der Bootssteuerer nach hinten, um das Boot zu steuern, und der Mann am Steuer nimmt den Platz desselben ein, um im günstigen Falle den Fisch zu lanzen. Die Boote sind 6 Englische Fuss breit und 30 Fuss lang, aus Cedernholz und mit fünf Duften (Doffen), d. i. Ruderbänken, versehen.

Art und Weise des Betriebes von New Bedford. — Nach der Mittheilung des Herrn Kapitän Seabury betrug in früheren Jahren das in einem Walfischfahrzeug angelegte Kapital bis zu 60.000 Doll., je nach der Grösse und Beschaffenheit des Schiffes und der Zeit, für welche es ausgerüstet wurde, und zwar: Schuner, Briggs und Barks für den Atlantischen Ocean für ein Jahr ausgerüstet. Durchschnittspreis eines Schuners 6000 Doll., Ausrüstung 6000 Doll., zusammen 12.000 Doll. Durchschnittspreis einer Brigg oder Bark 10.000 Doll., Ausrüstung 7000 Doll., zusammen 17.000 Doll. Für den Süd-Atlantischen Ocean oder für eine $2\frac{1}{2}$ bis 3 Jahre dauernde Reise: Barks von 1000 bis 2000 Bb. Tragfähigkeit. Durchschnittspreis des Schiffes 12.000 Doll., Ausrüstungskosten 12.000 Doll., zusammen 24.000 Doll. Für eine Reise von drei Jahren bis 42 Monaten Schiffe von 1500 bis 3500 Bb. Tragfähigkeit. Durchschnittspreis eines Schiffes 14.000 Doll., Ausrüstungskosten 19.000 Doll., zusammen 33.000 Doll. Um den Anschlag für die jetzigen Verhältnisse zu bekommen, ist ein Zuschlag von 50 Prozent zu machen. Die durchschnittlichen Unkosten während der Reise waren in früherer Zeit etwa 12.000 Doll. und sind jetzt etwa 50 Prozent des Anlagekapitals bei Reisen auf nordische Walerei, 20 Prozent bei den übrigen Reisen zu machen.

Die Amerikanischen Walfischfahrzeuge gehören meist einzelnen Personen, zuweilen dem Kapitän, Offizieren und Mannschaft gemeinschaftlich. Wenn Mehrere ein Schiff besitzen, so wählen diese eine Person aus ihrem Kreise, welche die Ausrüstung des Schiffes besorgt und als Agent fungirt; oder es ist auch umgekehrt der Fall, dass ein Agent, welcher ein Schiff auszurüsten wünscht, zu seinen Freunden geht, die Miteigenthümer an anderen Schiffen sind, und sie veranlasst, zu erklären, dass sie einen oder mehrere Antheile an dem auszurüstenden Schiffe nehmen. Sind die Antheile alle untergebracht, so kauft der Agent, dem es freigestellt bleibt sich als Miteigenthümer zu betheiligen, ein Schiff und rüstet es für die Fahrt aus, indem er sich von den einzelnen Betheiligten den auf sie muthmasslich fallenden Antheil der Ausrüstungskosten vorauszahlen lässt, und nachdem das Schiff in See gegangen unter Empfang von $2\frac{1}{2}$ Prozent Commission Abrechnung giebt. Die Bemannung stellt sich: auf 15 Mann bei einem Schuner mit zwei Booten, auf 21 bis 23 Mann bei einem Schuner oder Schiffe mit drei Booten, auf 30 Mann bei einem Schiffe mit vier Booten.

Die Fischereigeräthe. — Die Harpune besteht aus einem armdicken, 3 bis 4 Fuss langen hölzernen Pfahl oder Stiel von Hickory- oder Eichenholz, auf welchem der kaum fingerdicke, 2 Fuss lange eiserne Harpunenschaft befestigt ist.

[1]) Wir behalten diesen Ausdruck bei, weil er einmal gebräuchlich geworden ist, obwohl er seine Bedeutung durch das spätere Vordringen in die nördlicheren und arktischen Gewässer verloren hat.

[2]) Talcahuano betreibt auch selbstständig den Spermfischfang, und zwar mit 10 bis 12 Schiffen.

Die Spitze ist entweder ein doppelter Widerhaken oder ein bewegliches Blatt, das zurückklappt und sich, wenn der Fisch vorwärts schiesst und dadurch das Eisen angezogen wird, quer vor die Wunde legt. Die Einrichtung des Aufrollens der Leinen im Boote ist ähnlich wie bei den Grönlandsfahrern. Jede Schaluppe hat 1500 bis 2400 Fuss Leinen. Die Lanze besteht aus eben solchem Pfahl wie die Harpune. Der Schaft vom besten Eisen ist 6 bis 7 Fuss lang. Ein rautenförmiges, haarscharfes, hohl geschliffenes Blatt bildet die Spitze. Zum Zurückziehen sitzt an der Lanze eine dünne, 30 bis 40 Fuss lange Leine, der Lanzenwarp.

Amerikanisches Fischrecht. — Noch haben wir ein paar Worte über das in der „Südsee" (alles nach dem Gebrauch darunter zu Begreifende mit einbegriffen) geltende Recht zu sagen. Es weicht wesentlich von dem Grönländischen ab. Fundamentalsatz ist nicht, wie dort, das Festmachen des Fisches und die Fortdauer der Verbindung mit dem Schiff, sondern das erste Eisen (Harpune) entscheidet über den Besitz des Wales. Die Verfolgung des Fisches, so lange er nicht fest, ist völlig frei, wenn auch ein Boot dieselbe zuerst begann. Wenn die Leine des fest gewordenen Bootes bricht, der Fisch entflieht, später aber dieser Fisch von dem Boote eines anderen Schiffes getödtet wird, so muss das zweite Schiff seine Beute aufgeben, wenn sich der erste Eigenthümer rechtzeitig meldet und seinen Anspruch durch die im Körper steckende Harpune, welche die Marke des Schiffes trägt, nachweist. (Umgehungen durch Herausschneiden des fremden Eisens finden natürlich häufig Statt.) Meldet sich der Eigenthümer während des Einschneidens des Fisches, so lautet die Regel: Alles, was schon binnenbords ist, gehört dem zweiten, Alles, was noch aussenbords ist, dem ersten Schiff. Nach diesem Usance-Recht werden alle Streitigkeiten unter den Fischern selbst entschieden und nur selten erfolgt die Anrufung eines Gerichtshofes. Ein solcher Fall trug sich aber doch in der Kreuze 1867 im Ochotsk-Meere zu. Die Mannschaft des Oldenburger Schiffes „Oregon" tödtete einen Walfisch, dabei war ihr aber auf irgend eine Weise die Mannschaft des Amerikanischen Schiffes „Richmond" behülflich. Der „Oregon" nahm den Fisch ganz über, der „Richmond" erhob aber Anspruch darauf. In Honolulu stellte der Kapitän des „Richmond" deshalb Klage an und der Richter erkannte beiden Parteien je Eine Hälfte des Fisches zu. Bei dieser Gelegenheit wurde der Werth eines mittelgrossen Walfisches auf 150 Barrels Thran und 2000 Pfund Fischbein geschätzt, was nach den damaligen Preisen 7500 Dollars ergab. Die Einzelheiten dieses Rechtsfalles habe ich, da Kapitän Mammen nun längst wieder auf der Südsee schwimmt und ich erst nach seiner Abreise von hier Kunde von diesem Fall erhielt, nicht in Erfahrung bringen können.

Glänzende Walerkreuze im Ochotsk-Meere 1854. — Neben der Kreuze im Sommer 1849 in der Bering-Strasse war das Jahr 1854 in dem Ochotsk-Meer eine der glänzendsten Whaler-Seasons. Es nahmen mehrere Deutsche Schiffe daran Theil. Die Fischerei in diesem, zum grossen Theil von steilen Felsenküsten umgebenen, buchtenreichen Meere ist, wie einst die Fischerei bei Spitzbergen, Baienfischerei. Wir haben das Eigenthümliche dieser Fischerei bereits kennen gelernt. Auf Walgründen in offener See bleibt das Schiff unter Segel, erst wenn Fische in Sicht, werden die Boote gestrichen. So ist es in der Regel noch jetzt im Grönländischen Meere und theilweise auch bei der Fischerei in der Davis-Strasse, so auch im arktischen Meere jenseit der Bering-Strasse, auf den Kodiak-, Bristolbai- und den Californischen Gründen und besonders auch im Spermfischfang. Im Ochotskischen Meere liegen die Schiffe vor Anker. Beim Morgengrauen brechen die Boote auf. Nach allen Richtungen durchkreuzen die kleinen weissbeschwingten Segler die Bai, es bleiben von der Mannschaft nur die Schiffshüter zurück. Die Walgründe im südwestlichen Theil des genannten Meeres, in der Grossen und Kleinen Schantarbai, sind ein Hauptsammelplatz der Walfänger. Man rechnete z. B., dass während der Hauptmonate, Juli und August, in dem am meisten von den Walern frequentirten Theil der Schantarbai nicht weniger als 6 bis 7 Wale täglich in jenem Jahre getödtet wurden. Tausende von Walen belebten die Gewässer der Bai, welche eine seltsame Scenerie zeigte: auf dem Meere zahlreiche Schiffe, unbeweglich an ihren Ankern, da und dort treibend die weisslich-rothe Fleischmasse eines Karkass (eines abgespeckten Fisches), dessen faulende Substanz weithin die Luft verpestet, dazwischen die beweglichen Boote, hie und da das aufregende Schauspiel des Kampfes eines dieser Boote mit einem Wal vor einem Parterre vieler anderer als aufmerksamer Zuschauer, am Lande hie und da luftige Hütten in Kegelform, aus Baumstämmen und Tannenzweigen zum Übernachten der durch Nebel an der Rückkehr verhinderten Walfänger von ihnen selbst erbaut; bei Nacht das Meer und die felsige Küste öfters grell beleuchtet durch Waldbrände, welche die Walfischleute aus Muthwillen, um sich an dem zauberhaften Anblick zu ergötzen, selbst anzündeten, oder aus dem Dunkel hervorleuchtend das Deck eines kochenden Walfängers, die schwarzen Gestalten in geschäftiger Thätigkeit um die weithin leuchtende Flamme des brodelnden Thrankessels.

Jetzt ist die Ochotsk-See lange nicht mehr so ergiebig und im vorigen Jahre besuchten sie nur noch acht Walfänger. Sehr wesentlich zur Ausrottung der Wale trägt der Umstand bei, dass, wo Gelegenheit dazu ist, das Walkalb zuerst getödtet wird, um sich der Alten zu versichern, welche nicht leicht ihr Junges verlässt. Auch im arktischen Meere jenseit der Bering-Strasse hat die Fischerei gewaltig abgenommen. Im Jahre 1849, ein Jahr nach Eröffnung dieser Gründe, gingen 154 Schiffe dahin und brachten 200.000 Barrels Thran und 2½ Millionen Pfund Barten mit, im Jahre 1868 waren nur 41 Schiffe dort beschäftigt, welche 35.000 Barrels Thran und 575.200 Pfund Barten mitbrachten, unter ihnen das Deutsche Schiff „Julian" mit gutem Fange.

Erläuterungen zu den Anlagen. — Wir haben noch einige Erläuterungen zu den Anlagen zu geben, so weit wir solche nicht schon in unserer bisherigen Betrachtung eingeflochten haben. Was zunächst die statistischen Tabellen betrifft (Anlage A), so haben wir in der Übersicht 1 die Ergebnisse der Hamburger Grönlands-Fischerei in drei verschiedenen Jahren des 17. Jahrhunderts mitgetheilt.

Tabelle A. 2 zeigt den Gang der Grönlands-Fischerei von Hamburg und Bremen in den Jahren 1700 bis 1789, und zwar nach der Zahl der Schiffe, der Schiffsverluste, der Zahl der gefangenen Fische und des Ertrages an Speck. Es war nicht möglich, diese Tabelle weiter fortzuführen,

weil das Material dazu fehlte, und hier bemerke ich gleich, dass die Vollständigkeit und Vielseitigkeit der Tabellen durch den vielfach mir entgegentretenden Mangel an zuverlässigem statistischen Stoff leider sehr beschränkt wurde. Die hier in Rede stehende Tabelle zeigt, dass in der ersten Periode Bremen die Hälfte der Zahl der Hamburger Schiffe hatte. Bremen's Fischerei übersteigt die Zahl der Hamburger Schiffe in der Zeit von 1720 bis 1729, fällt dann aber bedeutend herab. In ähnlichem Verhältniss steht meist auch der Ertrag.

Tabelle A. 3 stellt die vorhandenen Daten über die nordische Fischerei von Gross-Britannien, den Niederlanden und den Norddeutschen Häfen nach der Zahl der Schiffe, der Schiffsverluste und des Ertrages aus der Periode 1670 bis 1799 zusammen. Sie zeigt das Übergewicht Hollands in diesem Betriebe und ergiebt ferner, dass in der ältesten Periode die Norddeutschen Häfen eine halb so starke Grönlandsflotte besassen als die Holländer.

Tabelle A. 4 giebt die Übersicht des Betriebes von der Weser aus. Sie ist die relativ vollständigste, indem sie die Zahl der Schiffe, im Ganzen 1554, die Schiffsverluste, die Erträge und Schwankungen in den Preisen von Thran und Barten bis auf die neueste Zeit, so weit die Daten zu erlangen waren, angiebt. Bemerkenswerth ist die kleine Zahl der verlorenen Schiffe gegenüber der oft betonten Gefahr der Eisschifffahrt.

Tabelle A. 5 enthält einige Daten über die Grönlands-Fischerei von Altona und Glückstadt.

Die nächsten drei Tabellen zeigen die Einfuhr von Thran und Barten von Hamburg und Bremen in den letzten fünf Jahren. Sie sind bei Einsicht der in Anlage E. gegebenen Mittheilungen über den Thranhandel von Bremen und Hamburg und die Deutsche Fischbein-Fabrikation zu vergleichen.

Endlich folgen noch einige Übersichten über die sogenannte „Südsee-Fischerei".

Tabelle B. 1 giebt eine Übersicht der Brutto-Erträge des Walfischfanges von den unter Nordamerikanischer Flagge fahrenden Schiffen in den letzten zwanzig Jahren, von 1849 bis 1868, wobei die Gesammt-Brutto-Erträge nach den in den Jahresberichten der New Yorker Handelskammer für jedes Jahr angegebenen Durchschnittspreisen von mir berechnet wurden.

Tabelle B. 2 giebt den Bestand der Amerikanischen Walfischflotte am 1. Januar 1869 nach Zahl und Tonnengehalt der Schiffe und der Betheiligung der einzelnen Häfen.

In Tabelle B. 3 habe ich Übersichten über die Französische Walfischerei gegeben, so weit ich das Material erhalten konnte, und zwar von 1836 bis 1868.

Tabelle B. 4 giebt eine Übersicht über die von der Weser aus betriebene Südsee-Fischerei aus den Jahren 1836 bis 1859.

Daran reihen sich noch unter B. 5 Daten über die Brutto-Erträge dreier Deutscher Südseefahrer aus den Jahren 1861 bis 1868 an, welche von Honolulu aus fuhren.

Anlage C enthält die Musterrolle des Grönlandfahrer-Dampfers „Albert" vom 17. Februar 1867.

Anlage D enthält eine Mittheilung über die vom Büchsenfabrikanten Cordes in Bremerhaven verbesserte Schiessharpune und Bombenlanze.

Anlage E enthält Mittheilungen über Thranbereitung, Thranhandel und Fischbein-Fabrikation in Deutschland.

Endlich Anlage F enthält die Mittheilung des Kapitän Seabury über die früheren und jetzigen Walfischplätze der Amerikanischen Walerei.

Die beigefügte Karte dient als Erläuterung zum vorstehenden Text.

Rückblick und Schlusswort. — Wir haben die Deutschen Fischerei-Unternehmungen in ihren verschiedenen Entwickelungsstadien durch drei Jahrhunderte bis auf die Gegenwart verfolgt und gefunden, dass unsere Nation, obwohl ohne nationalen Schutz und Zusammenhalt, in diesem recht eigentlich oceanischen Betriebe hinter anderen Nationen nicht zurückgestanden hat. Der Rückgang der arktischen Fischerei ist jetzt ein allgemeiner. Aber auch schon früher traten solche Perioden ein und wir haben gesehen, dass in Folge des Vordringens in unbekannte Regionen neue reiche Walgründe entdeckt wurden und die Fischerei dann immer einen neuen Aufschwung nahm. Erst 21 Jahre sind verflossen, seitdem einer der reichsten Walgründe, das Meer jenseit der Bering-Strasse, zuerst ausgebeutet wurde. Man kann es als wahrscheinlich hinstellen, dass die Entdeckung bis dahin unbefahrener Theile des arktischen Meeres auch neue Fischgründe eröffnen wird, die, wenn nur einigermaassen zugänglich, bald der Tummelplatz von Walfängern werden würden.

Schon in der Einleitung habe ich bemerkt, es sei nothwendig, dass unsere Nation ein volles Verständniss für ihre nautischen Interessen gewinne. Küste und Binnenland dürfen sich nicht mehr fremd gegenüber stehen, sie müssen mehr und mehr sich als organisches Ganze erkennen. Vielleicht erweist sich meine Arbeit, die bei dem Mangel an zusammenhängenden Berichten über die Deutsche Grossfischerei nichts weniger als mühelos war, dem in dieser Beziehung bereits erwachten Streben förderlich. Die „Geographischen Mittheilungen" haben, unbeschadet ihres internationalen Charakters, für die Hebung der national-maritimen Interessen, wie Jedermann bekannt, stets wacker gekämpft, sie sind daher der rechte Platz für eine solche Arbeit.

Wenn diese letztere hie und da zu ausführlich erscheinen sollte, so bemerke ich, dass ich gesucht habe, verschiedenen Ansprüchen möglichst gerecht zu werden. Ich verflocht Verwandtes und Individuelles in den in sich an einer gewissen Einförmigkeit leidenden Stoff, um ihn schmackhafter zu machen. Dem verehrten Leser, welcher, ohne viel zu überschlagen, bis hierher, zum Ende, gelangt, sage ich meinen aufrichtigen Dank für seine Geduld.

Bremen, am 16. März 1869.

Moritz Lindeman.

Anlagen.

A. 1. Ergebnisse der Hamburger Grönlands-Fischerei in den Jahren 1669, 1678, 1689.

Anno 1669.

Directeurs.	Schiffe.	Kommandeurs.	Angekommen.	Fische.	Quardeel Speck
Sr. Carel de Vlieger & Hend. Pender	de Mackereel	Peter Eysen	21. Aug.	6	330
	Abrah. offer Sand	Claas Hubens	21. „	8	450
	de Paradys	Riewert Cornelissen	21. „	3½	230
	de Zeemann	Gerrit Pieterse	8. Juli	13	650
	St. Pieter	Abraham Harmans	10. „	10	660
	de Hoop	Carste Rickmers	13. „	11	600
	de Liefde	Simon Claase	21. „	4	190
Sr. Albert Meyer	de Christina	Michel Janse	2. „	9	550
	St. Jan Evangelist	Jan Jacobs	21. „	5	154
	de Hoop	Rieke Nannings	21. „	6	320
	de Liefde	Jan Hamman	21. „	9	520
		Joh. Engelsmann	30. „	4	220
	St. Jan Baptist	Mattys Pieters	31. „	13	898
Sr. Paul J. Schomaker	de Vergulde Valk	Pieter Dirks	21. Aug.	9	438
	Koning David	Cornel. Michels	21. „	9	516
	de Paradys	Franz Dirks	2. Okt.	3½	158
Sr. H. G. Backer de Ouden	St. Jan Baptist	Jacob Ericks	25. Juli	12	570
	de Liefde	Jan Pieters	21. Aug.	5	260
Sr. H. G. Backer de Jongen	de Abraham	Roloff Volkers	19. Juli	13	630
	St. Jan Evangelist	Boy Carstens	4. Aug.	8	417
	St. Jacob	Jacob Floors	4. „	6	350
Sr. Vaase Geerkens	St. Jan Baptist	Cornelis Pieters	13. Juli	11	620
	de Moscoviter	Junge Mangels	13. Aug.	9	550
	St. Jacob	Roloff Adrianse	21. „	6	330
Sr. Lucas Koenen & Comp.	de Maria	Jan Hanse	12. Juli	9	600
	de Engel Gabriel	Jan Pieters	21. Aug.	4	158
Sr. Hans Beck	de Kaiser Conradus	Puwel Moy	21. „	8	450
	St. Jacob	Jan Mayen	31. „	4	230
Sr. Hans von Hecken	de Liefde	Peter Jaspers	21. „	3	175
	de Hoop	Pieter C. Kraft	21. „	7	426
Sr. Claas Witte	de Hoop	Pink	5. Sept.	4	220
Sr. Cornelis Noten	de Liefde	Cornelis Zeemann	31. Aug.	10	580
	de Oude Tobias	Jan Jurgens	21. „	3	163
Sr. Simon Claase	de Neptunus	Jacob Zeemann	3. „	4	180
Sr. Hendr. Janse Rüpke	de Kronenborg	Cornelis Nannings	21. „	7	420
	de Nachtigaal	Pieter Pieters	31. „	1	50
Sr. Paul Gowers	St. Jacob	Lambert Claase	21. „	5	264
			37 Schiffe gevangen tesamen	262	14.527

Comt door de Bank 7 Fisch und 393 Quardeel Speck.

Anno 1678.

Directeurs.	Schiffe.	Kommandeurs.	Fische.	Quardeel Speck.
Sr. Carel de Vlieger & Comp.	de Mackereel	Jan Mayen	genommen.	
	de Paradys	Jacob Jacobs	11	550
	de witte Baer	Jan Peters	2	100
	de Bloompott	Jochim Boy	verunglückt.	
	de Liefde	Jan Cornelissen	13	550
	de Kuff Johanna	Cornelis Peters	3	176

Directeurs.	Schiffe.	Kommandeurs.	Fische.	Quardeel Speck.
Sr. Jan Wreede	St. Jan Evangelist	Matthies Peters	19	760
	de Pelican	Jan Peters	16	603
	de Oranieboom	Peter Peters	15½	690
	de Liefde	Jan Hamman	15	568
	de Wienberg	Jan Dittmers	14½	551
	de Rulandt	Jan Jacobs	8	336
Sr. Herm. G. Backer	de Abraham	Jan Floris	1	72
	St. Jan	Lübbert Volkers	3	150
	de Hoop	Arend Peters	7	306
	de Heilige Landt	Erick Jacobs	17	710
Sr. Ammon Andressen	de witte Swaen	Vincent Janssen	1	72
	de Stadt Hamborg	Jochim Dreyer	12	675
	de Prophet Daniel	Jan Teyssen	5	304
	de Salomon	Jurgen Mangels	5	240
Sr. Paul J. Schomaker	de Koning David	Cornelis Michelsen	15	556
	de Valk	Michel Fredericks	10	580
	de Charitas	Peter Dirks	16	615
Sr. Jochim Jarchan	de Patriarch Abraham	Erick Rickmers	17	750
	de Patriarch Jacob	Jacob Fredericks	10	336
	St. Nicolaus	Roloff Volkers	17	650
Sr. Geert H. Backer	Salomon's Gericht	Tonnies H. Backer	6	300
	de Abraham	Dirk Meyer	7	336
	St. Anthony	Jasper Jacobs	8	306
Sr. Coordt Jastram	de Nordsteeren	Jacob Wormes	12	500
	de Kaiserrinne	Jochim Vydt	1½	72
	de Wapen v. Bergen	Hinrich Vaess	21	750
Sr. Bartelt Jenkel	St. Michel	Litte Martens	7	220
	de Perell	Berend Boys	13	380
Sr. Peter H. Backer	St. Jan Baptist	Rör Janssen	3	105
	de Liefde	Jacob Ericks	2	86
Sr. Franz Schleyer	de Wienberg	Peter Loorens	18	700
	St. Jan Baptist	Jan Schinkel	13	350
Sr. Conrad Koenen & Comp.	de goude Leu	Jürgen Roloffs	10	440
	de Sara	Hinrich Schuldt	9	400
Sr. Lucas Koenen & Comp.	St. Maria	Jan Dirks	6	240
	de jonge Zeemann	Jacob Zeemann	9	370
Sr. Hinrich de Jager	de Paradys	Carsten Rickmers	16	600
Sr. Jan Hans Rüpke	de Nachtigaal	Roloff Rickmers	8	326
Sr. Hans Gowers	St. Jacob	Jan Peters	4	150
Sr. Hans Beck	de Hector	Hilke Schram	verunglückt.	
Sr. Jan Jasp. de Rüscher	de 3 Helden David's	Peter Loorens	11	500
Sr. Bastian Cöcler	de Salomon	Boy Schwen	9	384
Sr. Franz Sabell	de Fortuyn	Hinr. Lübbers	1	46
Sr. Hinrich Schuldt	de Franciscus	Jan Sontte	8	328
Sr. Jannes Waldvagel	de Fortuyn	Peter Carstens	6	260
Sr. Hans Gowers	St. Peter	Matthies Kock	6	640
Sr. Cornelis A. Zeemann	de Kayser Cunradus	Corn. A. Zeemann	10	450
Sr. Peter Burmeester	St. Elisabeth	Jan Steffens	9	300
Sr. Isaac Rausch	St. Peter	Jan Claassen	17	594
		55 Schiffe gevangen tesamen	504½	19.657

Comt door de Bank 9½ Fische und 357½ Quardeel Speck.

Anno 1689.

Directeurs.	Schiffe.	Kommandeurs.	Angekommen.	Fische.	Quardeel Speck.
Sr. Carel de Vlieger	St. Peter	Peter Carstens	13. Aug.	1	64
	de witte Baer	Carsten Andressen	13. „	—	—
	de witte Peerdt	Jacob Jacobs	24. „	3	150

Directeurs.	Schiffe.	Kommandeurs.	Angekommen.	Fische.	Quardeel Speck.
Sr. Carel de Vlieger	de Paradys	Jochim Boy	9. Sept.	—	—
	de Fortuyn	Jan Christens	22. „	—	—
	de Justitia	Peter Loorens	4. „	—	—
Sr. Jan Wreede	St. Jan Baptist	Frederick Dirks	4. „	2	102
	de Pelicaan	Riewert Jacobs	1. „	2	76
	de Liefde	Marten Hanssen	verunglückt.		
	de Wienberg	Jan Dittmers	28. Aug.	—	—
Sr. Ammon Andressen	de Koning Salomon	Otte Plump	24. „	1	60
	de Prophet Daniel	Jan Teyssen	verunglückt.		
	de Prophet Jonas	Rör Rickmers	11. Sept.	2½	140
Sr. Herm. G. Backer	de Abraham	Arend Peters	7. „	—	—
	St. Jan Baptist	Casper Olderoy	1. „	1	40
	de Galliot de Isaac	Jacob Koch	19. Aug.	—	—
Sr. Herm. Gowers & Comp.	de Hoop	Adrian Dirks	7. Sept.	—	—
	de gecronde Liefde	Jan Peters	8. Aug.	4½	200
	de Haen	Michel Feddersen	24. „	½	27
Sr. Jaques de Rüscher	de 3 Helden David's	Cornelis Loorens	geborgen.		
	de groene Papagey	Hans Janke	8. Aug.	—	—
	de Fortuyn	Hans Hanssen	12. „	—	—
Sr. Jan Elias Munster	de Paradys	Carsten Rickmers	gefunden.		40
	de groene boom	Jan Lange	16. „	2	90
	de Boers	Peter Andressen	7. Sept.	—	—
Sr. Geert H. Backer	Salomon's Gericht	Jan Heere	10. „	1	50
	St. Anthony	Jasper Jacobs	11. „	—	—
Sr. Jochim Fock	de Hoop	Peter Loorens	12. Aug.	¼	16
	de Wapen v. Ostfriesland	Jan Schinkel	17. Sept.		
Sr. Herm. Gowers	de Jager	Jan Jacobs	12. „	—	—
	St. Jacob	Jacob Hoffmann	12. Aug.	1	40
Sr. Jeron de Drusina	St. Elisabeth	Nanning Cornelissen	1. Sept.	1	45
	de Sonn	Matthies Claassen	12. „	—	—
Sr. Geert Geertsen	de Wapen v. Hamburg	Claas Roodtspraack	9. „	5	170
	de Neptunus	Jan Cornelissen	9. „		
Sr. Peter Gowers	de Vreede	Hans Carstens	28. Aug.	—	—
	de Carsboom	Roloff Dirks	21. Sept.	—	—
Sr. Conr. Koenen & Comp.	de Vreede	Jürgen Cornelissen	13. Aug.	2	85
	de Gideon	Daniel Worms	8. „	1	58
Sr. Paul J. Schomaker	de Koning David	Nanning Nanningsen	22. Sept.	3	150
Sr. Paul Paulssen	de Wapen v. Bergen	Cort Tamsen	12. Aug.	2	90
Sr. Herm. Harbart	de Koning David	Peter Peters	21. Sept.	2	75
Sr. Salomon de Vlieger	de Walvisch	Jan Hinrich	11. Aug.	1	49
		43 Schiffe gevangen tesamen		38¾	1817

Comt door de Bank 1¼¾ Fisch und 43¼ Quardeel Speck.

A. 2. Übersicht über die Zahl der Schiffe und den Ertrag der Fischerei von Hamburg und Bremen in der Zeit von 1700 bis 1789.

Jahre.	Zahl der Schiffe.		Geblieben oder genommen.		Gefangene Fische.		Ertrag an Quardeel Speck.	
	Hamburg.	Bremen.	Hamburg.	Bremen.	Hamburg.	Bremen.	Hamburg.	Bremen.
1700 bis 1709	365	179	39	5	1710	633¼	52.540	28.624
1710 „ 1719	373	200	11	4	772¼	658¾	29.266	22.908½
1720 „ 1729	200	227	15	2	726¼	351¾	28.658	16.061
1730 „ 1739	253	148	4	6	334¾	209¼	15.911	9.881
1740 „ 1749	171	51	2	1	444¾	118¼	19.700	4.898
1750 „ 1759	174	17	5	3	407	45¼	15.089½	1.483
1760 „ 1769	208	23	2	—	517¼	28	21.077½	784
1770 „ 1779	377	40	9	—	661	118¾	40.757	2.827
1780 „ 1789	300	53	6	—	1028¼	217¾	42.553	4.252

A. 3. Nordische Fischerei von Gross-Britannien, Holland und den Norddeutschen Häfen in Bezug auf die Zahl der Schiffe, Schiffsverluste und Erträge in den Jahren 1670 bis 1799.

Jahre.	Zahl der Schiffe.			Davon geblieben oder genommen.			Gefangene Fische.			Ertrag an Quardeel Speck.			Prozent-Zahlen der verlorenen Schiffe.	
	Grossbrit.	Holland.	Nordd. H. [1]	Grossbrit.	Holland.	Nordd. H.	Grossbrit.	Holland.	Nordd. H.	Grossbrit.	Holland.	Nordd. H.	Holland.	Nordd. H.
1670 bis 1679	—	993	561	—	83	19	—	6.414	3.747½	—	283.396	186.084	8½ %	4 %
1680 „ 1689	—	1932	553	—	113	26	—	10.019	2.376¾	—	395.771	101.295	6 „	5 „
1690 „ 1699	—	955	492	—	82	36	—	4.864	1.129½	—	189.132	13.234	8½ „	8 „
1700 „ 1709	—	1652	544	—	62	44	—	8.537	2.343¾	—	301.250	81.164	4 „	8 „
1710 „ 1719	—	1351	573	—	51	15	—	4.645	1.431	—	170.488	52.174½	4 „	2½ „
1720 „ 1729	—	2252	427	—	60	17	—	3.439	1.077½	—	131.607	44.719	3 „	4 „
1730 „ 1739	—	1889	401	—	27	10	—	4.690	544⅞	—	86.939	25.792	1½ „	2½ „
1740 „ 1749	—	1724	222	—	41	3	—	4.127	563⅛	—	192.859	24.598	2½ „	1⅜ „
1750 „ 1759	556	1649	215	—	36	9	—	7.355	503¼	—	135.725	16.572½	2 „	4 „
1760 „ 1769	459	1620	273	—	29	3	—	5.283	589¼	—	98.517	21.861½	2 „	1 „
1770 „ 1779	741	1337	502	—	39	10	—	3.836	889⅜	—	89.378	43.584	3 „	2 „
1780 „ 1789	1284	—	376	—	—	6	—	—	1.306⅜	—	—	46.805	—	1½ „
1790 „ 1799	755	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

[1]) Es sind diess Hamburg, Bremen, Altona und Glückstadt.

A. 4. Übersicht über den von der Weser aus betriebenen Fischfang im Grönländischen Meere und in der Davis-Strasse von 1695 bis 1868.

Über die von der Weser aus nach Grönland und der Davis-Strasse unternommenen Ausrüstungen, ursprünglich allein auf den Walfischfang, späterhin einzeln, in neuester Zeit vorzugsweise auf den Robbenschlag, liegt uns eine seit dem Jahre 1695 geführte Liste vor, aus welcher wir in zehnjährigen Perioden nachstehenden Auszug mittheilen.

Perioden.	Zahl der Schiffe.	Davon verloren	Total der gefangenen Fische.	Ertrag an Quardeel Speck.	Thranpreise per Tonne.	Bartenpreise per 100 Pfund.	Tonnen Thran.	Robben.
1695 bis 1700	81	2	870	17.603	6½ bis 16 Thl.	18 bis 85 Thl.	—	—
1701 „ 1710	182	8	671	24.690	9½ „ 25 „	20 „ 45 „	—	—
1711 „ 1720	205	3	687	24.530	9 „ 16 „	26 „ 105 „	—	—
1721 „ 1730	226	3	321	16.461	9 „ 14 „	54 „ 106 „	—	—
1731 „ 1740	138	6	221	10.655	9 „ 16 „	75 „ 140 „	—	—
1741 „ 1750	45	—	113	4.685	10 „ 19 „	59 „ 80 „	—	—
1751 „ 1760	15	1	35	1.633	14 „ 16 „	58 Thl.	—	—
1761 „ 1770	26	—	55	—	13 „ 21 „	50 bis 52 „	7.000	—
1771 „ 1780	40	—	112	—	14 „ 24 „	44 „ 45 „	9.087	—
1781 „ 1790	59	—	213	—	16½ „ 27 „	40 „ 91 „	14.997	—
1791 „ 1800	81	—	267	—	16 „ 27 „	23 „ 49 „	23.555	—
1801 „ 1810	50	—	205	—	16 „ 27 „	—	—	—
1811 „ 1820	51	—	71	—	16 „ 27 „	—	—	—
1821 „ 1830	51	2	143	—	20 „ 29 „	27 „ 37 „	—	—
1831 „ 1840	24	—	58	—	14 „ 21 „	21 „ 80 „	—	45.700
1841 „ 1850	126	—	115	—	—	—	—	298.878
1851 „ 1860	114	—	65	—	—	—	—	185.137
1861 „ 1868	40	—	27	—	—	—	—	60.323
	1554		3749					

A. 5. Grönlands-Fischerei von Altona und Glückstadt in den Jahren 1750/1789 bis 1815/1854.

Altona. Jahre.	Zahl der Schiffe.	geblieben oder genommen.	Gefangene Fische.	Glückstadt. Jahre.	Zahl der Schiffe.
1750 bis 1759	24	1	50⅔	1815 bis 1824	116
1760 „ 1769	19	1	44½	1825 „ 1834	43
1770 „ 1779	42	1	69⅔	1835 „ 1844	32
1780 „ 1789	28	—	61	1845 „ 1854	30 [1])

[1]) Die letzte Reise zur Grönländischen Fischerei wurde im Jahre 1863 durch das Schiff „Kleiner Heinrich" gemacht.

A. 6. Total-Einfuhr von Thran, Robbenfellen und Walfischbarten in Hamburg in den Jahren 1864 bis 1868.

Jahr.	Thran. Quantum Stekkan à 86 Pfd. netto.	Thran. Werth Mark Bco.	Robbenfelle. Quantum Stück.	Robbenfelle. Werth Mark Bco.	Walfischbarten. Quantum Centner.	Walfischbarten. Werth Mark Bco.
1864	289.478	3.814.280	57.900	258.250	1.668	501.680
1865	282.787	2.852.980	26.685	63.820	825	278.130
1866	226.909	2.003.810	18.987	53.100	2.211	780.500
1867	309.658	2.802.540	34.681	117.820	2.206	696.590
1868	343.180	2.712.770	(Ctr.) 4.349	219.810	2.413	543.880

A. 7. Einfuhr von Thran in Bremen 1864/68 nach Quantum in Tonnen und Werth in L.-Thlrn.

	1864.		1865.		1866.		1867.		1868.	
	Quantum.	Werth.	Quantum.	Werth.	Quantum.	Werth.	Quantum.	Werth.	Quantum.	Werth.
Gesammteinfuhr	16.081½	425.805	14.235⅝	363.544	12.873½	321.864	17.255½	405.083	7.732⅝	172.039
Darunter von Norwegen	1.212	33.769	2.184½	52.827	2.835	64.072	3.644	81.386	1.864½	39.637
„ „ Grönland	1.112	33.697	1.127½	28.540	2.486	62.437	1.770	42.290	2.074⅜	49.557
„ „ New Bedford							3.255	75.935		
„ „ New York	543	14.290					3.517½	74.500		
„ „ den Sandwich-Inseln	9.244	227.828	7.966.	205.110	6.560	170.920	2.793	72.969	2.380	49.285

A. 8. Einfuhr von Walfischbarten in Bremen 1864/68 nach Pfund Netto-Gewicht und Werth in L.-Thlrn.

	1864.		1865.		1866.		1867.		1868.	
	Quantum.	Werth.	Quantum.	Werth.	Quantum.	Werth.	Quantum.	Werth.	Quantum.	Werth.
Gesammteinfuhr	238.056	290.894	169.212	238.448	252.722	377.136	181.105	229.627	278.340	286.670
Darunter von New York	154.420	190.059	29.634	45.259	123.702	185.577	89.984	116.862	215.500	222.353
„ „ den Sandwich-Inseln	76.229	90.714	118.725	157.723	113.141	168.347	85.137	104.745	49.115	49.683
„ „ Gross-Britannien			16.367	28.285	1.552	2.310	5.984	8.020	4.549	4.458
„ „ Grönland	1.087	1.576	4.138	6.869	14.327	20.902	—	—	1.200	1.200

B. 1. Übersicht über die Brutto-Erträge des Walfischfanges von Schiffen der Vereinigten Staaten in den 20 Jahren 1849 bis 1868.

			Summa
1849	Spermöl	3.497.710 Doll.	
	Walthran	3.131.000 „	
	Barten	684.330 „	7.313.040 Doll.
1850	Spermöl	2.936.118 „	
	Walthran	3.159.576 „	
	Barten	860.760 „	6.956.454 „
1851	Spermöl	4.078.251 „	
	Walthran	4.656.247 „	
	Barten	1.388.275 „	10.122.773 „
1852	Spermöl	3.105.835 „	
	Walthran	1.856.853 „	
	Barten	629.950 „	5.592.638 „
1853	Spermöl	4.058.658 „	
	Walthran	4.916.155 „	
	Barten	1.978.305 „	10.953.118 „
1854	Spermöl	3.623.886 „	
	Walthran	6.044.920 „	
	Barten	1.378.080 „	11.046.886 „
1855	Spermöl	4.123.199 „	
	Walthran	4.057.531 „	
	Barten	1.218.375 „	9.399.105 „
1856	Spermöl	4.079.427 „	
	Walthran	4.986.828 „	
	Barten	1.555.620 „	10.621.875 „
1857	Spermöl	3.212.118 „	
	Walthran	5.455.982 „	
	Barten	1.955.955 „	10.724.055 „
1858	Spermöl	3.097.370 „	
	Walthran	3.157.014 „	
	Barten	1.386.540 „	7.640.924 „
1859	Spermöl	2.447.449 „	
	Walthran	2.998.974 „	
	Barten	1.635.273 „	7.081.696 „
1860	Spermöl	3.250.523 „	
	Walthran	2.205.079 „	
	Barten	1.070.120 „	6.525.722 „
1861	Spermöl	2.822.765 „	
	Walthran	1.895.439 „	
	Barten	726.915 „	5.445.119 „
1862	Spermöl	2.453.769 Doll.	
	Walthran	1.899.084 „	
	Barten	610.800 „	4.963.603 Doll.
1863	Spermöl	3.278.773 „	
	Walthran	1.884.497 „	
	Barten	733.125 „	5.896.395 „
1864	Spermöl	3.649.892 „	
	Walthran	2.942.791 „	
	Barten	1.368.810 „	7.961.493 „
1865	Spermöl	2.356.027 „	
	Walthran	3.482.171 „	
	Barten	1.052.895 „	6.891.093 „
1866	Spermöl	2.944.957 „	
	Walthran	2.803.616 „	
	Barten	1.288.525 „	6.037.098 „
1867	Spermöl	3.078.315 „	
	Walthran	2.109.453 „	
	Barten	1.201.676 „	6.389.444 „
1868	Spermöl	2.897.663 „	
	Walthran	1.652.650 „	
	Barten	945.893 „	5.496.206 „

B. 2. Schiffe unter Amerikanischer Flagge, die am 1. Januar 1869 im Walfischfang beschäftigt waren.

	Schiffe u. Barks.	Briggs	Schuner	Gehalt.
New Bedford	173	1	4	50.628 Tons
Fairhaven	8	3	6	1.603 „
Dartmouth	2	—	1	491 „
Westport	10	—	—	1.909 „
Marion	—	2	5	745 „
Distrikt von New Bedford	188	6	16	55.376 Tons
Edgartown	7	—	—	2.396 „
Nantucket	6	1	1	1.351 „
Tisbury	—	1	—	117 „
Provincetown	—	4	50	5.079 „
Wellfleet	—	—	1	135 „
Boston	1	3	6	1.145 „
Beverly	—	1	—	143 „
Salem	2	2	—	671 „
Newburyport	—	—	3	286 „
New London	9	2	9	3.969 „
Groton	—	—	1	148 „
Sag Harbour	3	2	—	996 „
New York	4	1	—	1.293 „
San Francisco	3	2	1	1.414 „
19 Häfen	223	25	88	74.519 Tons

B. 3. Schiffe und Segen der Französ. Walfischerei.

Von Havre segelten auf den Spermfischfang im Atlantischen und Stillen Meer, so wie auf den Walfischfang im Ochotsk-Meer und im arktischen Meer jenseits der Bering-Strasse:

	Ausgesegelt	Eingesegelt	Erträge	
1836	13 Schiffe	13 Schiffe		
1837	36 „	35 „		
1838	19 „	19 „		
1839	22 „	22 „		
1840	14 „	12 „		
1841	25 „	23 „		
1842	12 „	11 „		
1843	17 „	16 „		
1844	18 „	15 „		
1845	9 „	6 „		
1846	7 „	6 „		
1847	6 „	6 „		
1848	2 „	2 „		
1849	6 „	— „		
1850	7 „	— „		
1851	8 „	7 „		
1852	5 „	2 „		
1853	6 „	5 „		
1854	9 „	6 „		
1855	— „	3 „		
1856	8 „	8 „	Quantum des Segens in Kilogramm.	
1857	6 „	4 „		
1858	4 „	4 „	Thran	Barten
1859	2 „	2 „	622.500	24.700
1860	2 „	3 „	310.700	15.900
1861	1 „	1 „	130.200	2.100
1862	1 „	3 „	575.500	13.000
1863	2 „	2 „	215.800	7.800
1864	1 „	2 „	186.500	—
1865	— „	— „	91.500	2.860
1866	— „	— „	234.200	10.619
1867	— „	— „	—	2.045
1868	— „	— „	107.000	3.808

Jetzt besteht folgendes verwickelte Prämiensystem in Frankreich:

1. Bei dem Ausgang 70 Frcs. par tonneau, wenn die gesammte Bemannung aus Franzosen besteht, und 48 Frcs., wenn höchstens ein Drittel der Bemannung aus Fremden besteht, diess Alles bis zur Schiffsgrösse von 600 tonneaux. Auch müssen jedenfalls mindestens die Hälfte der Offiziere und Harpuniere Franzosen sein.

2. Bei der Rückkehr 50 Frcs. par tonneau für die erstgenannte Kategorie und 24 Frcs. für die Schiffe mit gemischter Mannschaft. Das betreffende Schiff muss aber nachweisen, dass es im Stillen Meer Kap Horn umfahrend südlich bis mindestens auf dem 62. Breitengrad oder östlich vom Kap der Guten Hoffnung auf 48°—50° S. Br. und 45° Ö. L. v. P. gewesen ist, dabei muss das Schiff durch seinen Fang mindestens halb voll oder 16 Monate auf der Reise gewesen sein. Ausserdem wird noch eine Supplementarprämie von 15 Frcs. für jedes metrische Quintal des gewonnenen Thranes bezahlt: einmal den Französischen Spermfisch-Fahrzeugen im Pacific und dann allen anderen Französischen Walfischfahrern, die mindestens 30 Monate in See waren und dabei den 28° N. Br. überschritten.

B. 4. Resultate der in der Periode 1836 bis 1859 von der Weser nach dem Grossen Ocean &c. ausgerüsteten Schiffe.

Die in der Periode 1836 bis 1859 von der Weser nach dem Grossen Ocean &c. ausgerüsteten Schiffe lieferten folgende Resultate:

	Zahl der Schiffe	Dauer der Reise	Ertrag. Tonnen Thran	Barten
1836	1	— Monat	2.800 [2]	20.000 Pfd.
1837	1	21 Monate	4.500	45.000 „
1838	1	18 „	4.000	40.000 „
1839	2	24 bis 25 „	6.700	65.000 „
1840	2	22 bis 28 „	7.000	70.000 „
1841	1	40 „	4.000	37.000 „
1842	6	27 bis 37 „	20.050	181.000 „
1843	1	36 „	4.000	31.000 „
1844	4	29 bis 40 „	11.900	90.200 „
1845	7 [1]	20 bis 48 „	17.800	161.000 „
1846	2	44 bis 48 Monate	7.900	93.000 Pfd.
1847	—	— „	—	— „
1848	1	29 „	4.000	27.000 „
			Bruttowerth des eingebrachten Segens	
1849	2	31 bis 33 „	240.829 Thlr.	
1850	2	45 bis 54 „	188.562 „	
1851	3	40 bis 46½ „	79.513 „	
1852	2	44 bis 45 „	123.781 „	
1853	—	— „	— „	
1854	—	— „	158.337 „	
1855	1	43 „	260.842 „	
1856	1	39 „	207.538 „	
1857	3	Unbekannt, weil die Schiffe nicht nach der Weser zurückkehrten.		
1858	1	44½ Monate	52.290 Thlr.	
1859	—	— „	57.740 „	

[1]) Ein Schiff, „Mozart", auf Christmas Islands verloren.

[2]) Hierbei ist zu bemerken, dass in der Südsee vielfach die Schiffe einen Theil ihres Segens auf der Reise an irgend einem Platz abladen, so dass diese Zahlen nicht den gesammten Brutto-Ertrag der Bremischen Südseefischerei darstellen.

B. 5. Brutto-Erträge dreier Deutscher Südseefahrer in den Jahren 1861 bis 1868.

		Werth von Thran u. Barten
1861 bis 1868	Schiff „Komet" (im Pacific und Arctic, von Honolulu ausgehend)	226.612 L.-Thlr.
1864 bis 1867	Schiff „Oregon" (im Pacific und Ochotsk-Meer, von Honolulu ausgehend) . . .	174.357 „
1865 bis 1868	Schiff „Julian" (im Pacific und Arctic, von Honolulu ausgehend)	207.454 „
		608.423 L.-Thlr.

C. Musterrolle.

Wir, die Endesunterschriebenen, Schiffsoffiziere und Schiffsvolk, bekennen hiermit, dass wir uns auf nachstehende Bedingungen verheuert haben.

§. 1.

Wir verpflichten uns, mit dem Dampfschiffe genannt „Albert", worauf als Kommandeur fährt H. Hashagen von Leuchtenburg oder wer wegen Sterbefalles sonst an dessen Stelle kommen möchte, zu fahren von der Weser nach Grönland auf den Walfisch-, Walross- und Robbenfang und von da nach der Weser zurück oder wo sonst unser Löschplatz sein wird.

§. 2.

Wir bekennen, von unseren bedungenen Monatsgeldern Jeder für einen Monat erhalten zu haben, und werden die Monatsgelder ihren Anfang nehmen von dem Tage an, da wir in See kommen, und sich endigen, wenn wir von dem Kommandeur oder dessen Rheder den Abschied erhalten. Wir Partfahrer aber bekennen, unser bedungenes Handgeld empfangen zu haben, womit wir zufrieden sind, und wollen wir übrigens abwarten, ob und welcher Segen uns wird ertheilt werden.

§. 3.

Wir versprechen sämmtlich, uns nicht anderswo, und wenn auch ein Mehreres und Besseres zu bedingen wäre, anzubieten oder gar zu vermiethen, es geschehe denn mit ausdrücklicher vorgängiger Erlaubniss der Rheder, und wenn Jemand diesem zuwider handeln würde oder sich schon vorher anderswo vermiethet haben möchte, so soll derselbe aus der Liste der hiesigen Seefahrenden gestrichen und obrigkeitlich bestraft werden.

§. 4.

Wir wollen uns, wenn nicht eine erweisliche Krankheit oder sonstige Unmöglichkeit eintritt, wovon jedoch so bald als nur immer thunlich die Anzeige geschehen muss, zu der uns gesetzten Zeit bei den uns angewiesenen Kähnen mit unseren Sachen einfinden und an Bord des Schiffes begeben; wer aber erst nach der gesetzten Zeit an Bord sich einfinden möchte, soll sich nach der Zurückkunft von der Reise ein den Umständen Angemessenes von seinem Verdienst abziehen lassen.

§. 5.

Sobald das Schiffsvolk an Bord sein wird, soll Niemand, weder Offizier noch Matrose, bei 5 Thlr. Strafe von Bord gehen, es wäre denn im Dienste des Schiffes, wie denn auch der Kommandeur nicht anders als zu diesem die Erlaubniss dazu ertheilen darf; bei gleicher Strafe soll Niemand, wo auch immer das Schiff sich befinden mag, ohne Zustimmung des Kommandeurs oder Steuermanns weder vermittelst der Scha-

luppe dieses Schiffes noch auf andere Weise von Bord oder auf ein anderes Schiff sich begeben oder Kähne, Leichterschiffe oder sonstige Fahrzeuge an Bord bringen oder kommen lassen.

§. 6.

Wir wollen uns während der ganzen Reise ordentlich und friedfertig betragen, dem Kommandeur und ein Jeder dem ihm vorgesetzten Offizier den gebührenden Gehorsam leisten und auf der Reise im Schiffswerke wie auch in der Fischerei die ihm obliegenden oder besonders anempfohlenen Arbeiten willig und mit dem besten Fleisse verrichten.

Und wie ein Jeder vermöge seines Dienstes und des bei jedem Schiffe befindlichen Artikelbriefes verbunden ist, auf der ganzen Reise nach Vermögen für des Schiffes Erhaltung und Wohlfahrt zu sorgen, so soll besonders, wenn dem Schiffe auf der Weser oder an der Mündung derselben einiger Unfall an Masten, Bugspriet oder sonst begegnen sollte oder dasselbe leck werden sollte, ein jeder Schiffs- oder Zimmermann seine Arbeit zu schleunigster Reparirung unweigerlich leisten, auch durchaus nicht ohne des Kommandeurs Willen, unter welchem Vorwande es auch sei, von Bord gehen oder gar desertiren, oder für seine Arbeit und Hülfe, ehe er Hand an das Werk legt, besondere Belohnung oder Bezahlung fordern, oder zu dergleichen Unternehmen aufwiegeln. Alles bei Vermeidung der schwersten Strafen.

§. 7.

Der Kommandeur verpflichtet sich, der Mannschaft die gewöhnliche Ration, für Jeden wöchentlich 4 Pfd. gesalzenes Fleisch, 1 Pfd. geräucherten oder 1½ Pfd. gesalzenen Speck, 1 Pfd. Butter und 6 Pfd. Brod, zu verabreichen.

Die Mannschaft verspricht, mit obigen Rationen zufrieden zu sein. Sollte jedoch der Kommandeur in etwaigen dringenden Nothfällen die Rationen zu vermindern genöthigt sein, so muss auch ein Jeder von der Besatzung bei Verlust der zu Gute habenden Gage zum Vortheil der Rhederei und vorbehältlich gesetzlicher Bestrafung nach Befinden mit der verminderten Beköstigung sich begnügen.

§. 8.

Wer sich nicht zum Gottesdienste einfindet, soll mit 24 Groten bestraft werden.

§. 9.

Wir wollen unter keinerlei Vorwand unsere Güter oder Kleider, oder was es sonst sei, in Säcken, Kisten oder auf andere Art aus dem Schiffe ans Land bringen oder in andere Fahrzeuge abgeben, wenn nicht der Kommandeur persönlich gegenwärtig und die Säcke &c. vorher, ehe sie von Bord gebracht werden, hat öffnen und visitiren lassen. Wer Etwas von den mitgebrachten Sachen oder vom Tauwerk, Viktualien, oder was es sonst sei, entwendet oder von dem Schiffe unerlaubter Weise entfernt oder wegschafft, soll auf das Schärfste bestraft werden, Anzeige und Überführung des Thäters aber gut belohnt werden.

§. 10.

Falls Jemand vom Schiffsvolk sich unmässig im Trinken von Branntwein oder anderer geistiger Getränke benimmt, so soll es dem Kommandeur freistehen, dem unmässigen Trinker das von demselben mitgebrachte Getränk abzunehmen und darüber nach Belieben zu verfügen. Auch wird ein solcher Trinker bei der Zurückkunft mit der gesetzlichen Strafe belegt werden.

§. 11.

Nach beendigter Reise hat ein Jeder das ihm zukommende Monats- oder Partgeld in dem Hause des Directeurs des Schiffes zu empfangen.

§. 12.

Endlich versprechen wir, und zwar bei Verlust unserer guthabenden Monats- oder Partgelder und Austilgung aus der Liste der hiesigen Seefahrenden, dass wir in allen unseren Dienst und die dahin gehörenden Verpflichtungen betreffenden Fällen auf Verlangen vor dem Königl. Amtsgerichte Blumenthal ohne alle Einreden, wir mögen Untergehörige sein oder nicht, uns stellen und daselbst rechtliches Erkenntniss gewärtigen, auch nach dieser Musterrolle als dem von uns eingegangenen Kontrakte uns richten, und falls wir dieselbe übertreten möchten, uns darnach bestrafen lassen wollen. Es versteht sich von selbst, dass die Partgelder erst nach ausgebranntem Thran ausbezahlt werden.

In der Regel werden 20 Quardeel Robbenspeck oder 60 Tonnen ausgebrannter Thran für einen Walfisch gerechnet.

Diejenige Schaluppe, aus welcher ein Fisch geschossen und gefangen wird, erhält eine Prämie von 10 Thlr., wovon der Harpunier 4 Thlr., der Schaluppensteuerer 2 Thlr. und den Rest die übrige Mannschaft erhält.

Ist der angebrachte Segen 400 Tonnen und darüber, so erhalten die Offiziere und Partfahrer einen Anker Thran, die Schaluppensteuerer ¾ Anker und die übrigen Halbpartfahrer ½ Anker Thran. Diejenigen, die keine Vollmatrosen sind, erhalten keinen Thran.

Der Steuermann erhält für einen selbstgeschossenen Fisch mit Maassbarten 15 Thlr., Untermaass die Hälfte.

Der Speckschneider erhält für einen jeden Fisch mit Maassbarten 6 Thlr. Schneidegeld, Untermaass die Hälfte.

Der zweite Speckschneider erhält für einen Fisch mit Maassbarten 3 Thlr., Untermaass die Hälfte.

Der Bootsmann gleichfalls.

Sollte das Schiff wegen Kriegsgefahr einen fremden Hafen anlaufen, so hat der Kommandeur das Recht, die Mannschaft oder einen Theil derselben zu entlassen, mit Reisegeld, welches der Konsul an Ort und Stelle bestimmt.

So lange das Schiff im fremden Hafen liegt und die Mannschaft nicht entlassen ist, wird die Monatsgage nur zur Hälfte bezahlt. Die Partfahrer erhalten in diesem Falle selbstverständlich keine Monatsgage.

No.	Qualität.	Namen.	Wohnort.	Handgeld. L.-Thlr.	Gage pr. Mann.	Stiber pr. Fass.	Fischgeld.
	Kommandeur	H. Hashagen	Leuchtenburg	100			
1.	Steuermann	Joh. Hagens	Mittelsbüren	60		21	
2.	Speckschneider	Herm. Högemeyer	Altenesch	47½		19	
3.	Speckschneider-Maat	H. Wurthmann	Mittelsbüren	45		19	
4.	Bootsmann	H. Weihusen	Altenesch	45		19	
5.	Oberzimmermann	Carl Köper	Leuchtenburg	45		19	
6.	Harpunier	Joh. Jachens	„	36		17	
7.	„	Joh. Gleistein	Eggestedt	36		17	
8.	„	W. Meyer	Schönmoor	36		17	
9.	Oberküper	H. Windeler	Huntebrück	36		17	
10.	Schümann	Joh. Strodthoff	Schönmoor	36		17	
11.	Koch	Andr. Gödeke	Schönbeck	38½		17	
12.	Doktor (Barbier)	Franz Kink	Seilingen	25	5	6	
13.	Bootsmanns-Maat	Joh. Meyer	Mittelsbüren	26		16	
14.	Segelmacher	H. Hillmann	Stenum	22	8	10	
15.	Untersimmermann	Ber. Marschall	Borchshöhe	20	7	9	
16.	Unterküper	H. D. C. Bolte	Blexen	10	5	5	
17.	Vollmatrose	H. Schröder	Gruppenbüren	20	6	9	
18.	„	Fr. Stuhr	Altenhuntorf	18	6	8	
19.	„	D. Schröder	Heikenkamp	20	7	8	
20.	„	A. Schröder	Ganderkesee	20	7	8	
21.	„	D. Butt	Schönbeck	20	7	8	
22.	„	F. Hoggemeyer	Altenesch	20	7	8	
23.	„	Chr. Vogt	Nordenholt	20	7	8	
24.	„	A. Wiechmann	Rahde	20	7	8	
25.	„	D. Witte	Altenesch	20	7	8	
26.	„	J. D. Schulte	Schönmoor	20	5	4	
27.	Leichtmatrose	Joh. de Vries	Nesse	8	4	4	
28.	„	V. v. Halem	Elmloh	8	6	7	
29.	„	Friedr. Palm	Schönmoor	12	6	8	
30.	Vollmatrose	Joh. Wiese	Nütteln	18	5	5	
31.	Leichtmatrose	F. Dreeling	Gruppenbüren	10	7	9	
32.	Vollmatrose	B. Perisius	Horrel	20	5	5	
33.	Leichtmatrose	C. L. Beer	Osnabrück	10	5	4	
34.	„	Wilh. Schwuchow	Schlawe	10	5	4	
35.	„	Franz Freye	Seeburg	8	5	1	
36.	Unbefahrener	Hinr. Korte	Bockhorn	5	5	1	
37.	„	F. Lürssen	Brandorf	5	5	1	
38.	„	H. Tope	Bockholt	5	5	1	
39.	„	Aug. Dickens	Herzberg	5	5	1	
40.	„	H. Reimer	Eggestedt	5	5	1	
41.	„	D. Köther	„	5	5	1	
42.	„	B. Strodthoff	Vielstedt	5	5	1	
43.	„	H. Niebank	Brandorf	5	5	1	
44.	„	D. Hoesloope	„	5	5	1	
45.	„	M. Ohlenbusch	Schönmoor	5	5	1	
46.	„	B. Dannemann	„	5	5	1	
47.	„	D. Meyer	Geestendorf	8	5	4	
48.	„	Chr. Knacke	Minnigerode	5	5	2	
49.	„	Herm. Schröder	Brandorf	5	5	1	
50.	„	G. Schröder	„	5	5	1	

No.	Qualität.	Namen.	Wohnort.	Handgeld. L.-Thlr.	Gage pr. Mann.	Stüver pr. Fass.	Fischgeld.
51.	Unbefahrener	A. Schröder	Braudorf	5	5	1	
52.	„	H. Buse	Hinnebeck	5	5	1	
53.	„	C. Schwickmann	Gelligehausen	5	5	1	
54.	Maschinist	L. Fahrig	Geestemünde	60	30	8	
55.	„ zweiter	Georg Vogt	Bremerhafen	20	12	8	
56.	Heizer	Wilh. Stiel	Mühlheim	12	12	6	
57.	Schmied und Heizer	H. Röptig	Grohn	10	10	2	
58.	Junge	Chr. Köper	Leuchtenburg	10	—	—	2
59.	„	Joh. Gröhn	„	8	—	1	
60.	Heizer	H. Althoff	Geestemünde	12	12	6	
61.	„	L. Hackelbusch	Fürstenau	12	12	6	
62.	Leichtmatrose	H. Römer	Kulenhamm	12	6	6	

(Folgen die Unterschriften der Vorigen.)

Register 1316. Dass die in vorstehender Musterrolle unter Nummer 1 bis 8, 10, 11, 13, 15, 17 bis 32, 37 bis 53, 57 bis 59 aufgeführten Personen, so viel sie mir nicht von Person bekannt waren, sich durch ihre Legitimationspapiere ausweisend diese Musterrolle nach geschehener Vorlesung vor mir eigenhändig unterzeichnet haben, wird damit beglaubigt.

Aumund, den 11. Febr. 1867.

Johann Peter Brunkhorst,
(L. S.) Königl. Preuss., vormals Hannöv. Notar.

Geschehen Amt Lehe, zu Geestemünde, den 13. Febr. 1867.

Vor dem unterzeichneten Beamten sind heute erschienen:

1. Der Kapitän Hashagen, wohnhaft zu Leuchtenburg, führend das zu Geestemünde heimathliche Dampfschiff „Albert", Flaggennummer Nr. 2362, Kommerzlasten trächtig; 328 Last.

2. Dessen für folgende Monatsheuer und Part- und Handgeld gedungene Schiffsmannschaft, nämlich:

a. H. D. C. Bolte, 21 Jahre alt, aus Blexen, als Unterküper, für 10 Thlr. Gold Handgeld, 5 Thlr. Heuer und 5 Stüber pr. Fass Partgeld.

b. Carl Louis Beer, 28 Jahre alt, aus Osnabrück, als Leichtmatrose, für 10 Thlr. Handgeld, 5 Thlr. Heuer und 5 Stüber Partgeld.

c. Hinrich Korte, 39 Jahre alt, aus Bockhorn, als Leichtmatrose, für 5 Thlr. Handgeld, 5 Thlr. Heuer und 1 Stüber Partgeld.

d. Wilh. Schwuchow, 27 Jahre alt, aus Schlawe, als Leichtmatrose, für 10 Thlr. Handgeld, 5 Thlr. Heuer und 4 Stüber Partgeld.

e. Franz Freye aus Seeburg, 37 Jahre alt, als Leichtmatrose, für 8 Thlr. Handgeld, 5 Thlr. Heuer und 4 Stüber Partgeld.

f. Dietrich Meyer, 18 Jahre alt, aus Geestendorf, als Leichtmatrose, für 8 Thlr. Handgeld, 5 Thlr. Heuer und 4 Stüber Partgeld.

Es sind denselben die vom Kapitän überreichten Musterungsbedingungen vorgelesen, und verpflichteten sich beide Theile, die Bedingungen pünktlich zu erfüllen.

Vorgelesen, genehmigt. W. Hashagen,
H. D. Bolte,
H. Korte,
Louis Beer,
W. Schwuchow,
Franz Freye,
Dietrich Meyer

unterschrieben. Beglaubigt:
(L. S.) Ebert, Amtsassessor.

D. Schreiben des Büchsenfabrikanten Cordes in Bremerhaven in Betreff der verbesserten Schiessharpune und Bombenlanze.

Das Rohr ist mit Schildzapfen (früher nicht vorhanden) versehen, welche in einer Gabel ruhen, hat eine Länge von 24 Zoll, ein Kaliber von $2\frac{5}{16}$ Zoll und ein Gewicht von circa 100 Pfd. Als Geschosse sind hierzu konstruirt eine Harpune und eine sogenannte Bombenlanze, beide von Eisen. Die Harpune hat eine Länge von 36 Zoll und ist 9 Pfd. schwer. Sie hat vorn die Pfeilspitze, die 5 Zoll lang und deren Widerhaken 5 Zoll auseinander stehen; hieran schliesst sich der Schaft, den das Rohr aufnimmt und der den doppelten Zweck hat, einestheils die Führung im Rohr zu bewirken, anderntheils den Vorgänger (ein $2\frac{1}{2}$zölliges, 20 Faden = 120 Fuss langes Ende, an welchem die Harpune befestigt ist) aufzunehmen. Die Bombenlanze ist 16 Zoll lang, $2\frac{1}{2}$ Zoll im Durchmesser und 6 Pfd. schwer, hat eine 6 Zoll lange dreikantige Spitze und einen 10 Zoll langen cylindrischen Theil; dieser ist zur Aufnahme einer Sprengladung von $^3/_4$ Pfd. Pulver bestimmt, welche durch einen sehr künstlich konstruirten Zünder entzündet wird. Die Geschützladung für Bombenlanze und Harpune ist resp. $^1/_{80}$ und $^1/_{20}$ Pfd.

Ein Schiessversuch ergab nachstehende Resultate: Das Ziel für die Harpune, eine Fläche von 1 Quadratfuss, war Anfangs 80 Fuss vom Geschütz entfernt; jeder Schuss, der von Cordes selbst gerichtet war, ging durch das Ziel. Nach und nach wurde die Entfernung vergrössert bis auf 112 Fuss, wo noch jeder Schuss das Ziel traf. Die Treffergebnisse mit der Bombenlanze waren ganz dieselben. Sehr beachtenswerth war die Präcision des Zünders, denn bei den verfeuerten drei Schüssen variirte die Brennzeit der Zünder nur zwischen 13 und 14 Sekunden. Die Flugzeit für beide Projektile betrug 2 bis $2\frac{1}{2}$ Sekunden.

Diese neuere Einrichtung führt uns gegen die frühere ein kürzeres Geschützrohr und eine kürzere Harpune vor, und in dem letzteren Umstande ist ein Hauptmoment begründet. Die Vortheile liegen für jeden Sachkenner klar auf der Hand. Wie schon oben gesagt, ist das Rohr mit Schildzapfen versehen, deren Achse durch die Seelenachse geht. Bei den früheren Exemplaren dieses Geschützes ist die Befestigung des Rohres im Boot derartig gewesen, dass ein Querbolzen unter dem Rohr dasselbe mit zwei Blättern verband, die auf einem Poller angebracht waren. Hierdurch war der Lagerpunkt bedeutend versenkt, und zwar um die halbe Rohrstärke plus der halben Stärke des Bolzens. Der hierdurch entstehende Nachtheil war ein sehr starkes Bucken, welches, da der Schaft des Rohres mit der Hand gehalten werden muss, dasselbe häufig aus der Richtung brachte und sehr oft Veranlassung zu Fehlschüssen gab. Durch die vorliegende Konstruktion des Rohres mit verglichenem Lagerpunkt wird das Bucken in hohem Grade vermindert und somit auch der Nachtheil des Fehlschiessens bedeutend verringert. Ferner die kürzere, also auch leichtere Harpune senkt sich beim Schiessen nicht so bald als die längere und also auch schwerere; man braucht deshalb auch nicht so viel Elevation und kann aus diesem Grunde auch sicherer richten als sonst; der Fisch wird also in flacherem Bogen, mithin direkter getroffen als früher, was auch die Eindringungstiefe der Harpune vergrössert. Durch die Bombenlanze soll die umständlichere Harpune wo möglich entbehrlich gemacht werden; der wohlgetroffene Fisch soll durch die in seinem Leibe durch $^3/_4$ Pfd. Sprengladung krepirende Bombenlanze sofort getödtet werden.

Noch eine neue Einrichtung verdient hier Erwähnung: eine Doppelkanone mit denselben Abmessungen wie die oben erwähnte einfache, nur dass das Gewicht um etwa 20 Pfd. grösser ist. Sie ersetzt vollständig zwei einfache Kanonen, für die, wollte man sie wirklich anbringen, man doch keinen Platz haben würde. Der Zweck ist, aus dem einen Lauf, und zwar zuerst, die Harpune, aus dem anderen die Bombenlanze zu schiessen. Auch diese Doppelkanone hat bei den Proben dieselben guten Resultate geliefert wie die einfache.

Aus einem späteren Briefe des Herrn Cordes vom 12. Dez. 1868:

Die zuletzt angefertigten Doppelkanonen für den Walfischfang unterscheiden sich von denen, worüber Sie bereits Kenntniss erhalten, dadurch, dass daran der rechte Lauf mit drei Zügen, welche auf eine Länge von je 25 Fuss eine ganze Drehung der Bombenlanze bezwecken, versehen ist.

Die Harpunen unterscheiden sich dadurch von den Englischen, dass die meinigen derartig eingerichtet sind, dass die Leine mit in das Rohr geschoben wird, wohingegen die Englischen mit einem Drahtbügel (Scheckel) versehen sind, welcher zwischen dem getheilten Ende (zwischen den Seitenstangen, welche in das Rohr gehen) hängt, und an welchem die Leine befestigt ist. Hierdurch wird die Harpune, wenn solche abgeschossen wird, stets etwas aus der ihr durch das Rohr gegebenen Richtung gebracht und auch die Perkussionskraft bedeutend geschwächt. Mit den von mir gelieferten Walfischkanonen hat Herr S. Foyn in Tönsberg laut Mittheilung der Weserzeitung bis zum 15. Mai zehn Finnfische erlegt. Private Mittheilungen sind mir darüber nicht ertheilt worden, nur dass Herr Foyn bei seinem Besuch im September 1866 mir sagte, er hätte im Laufe des Sommers zwölf Finnfische damit geschossen, was ihn damals veranlasst hatte, acht Stück Kanonen nachzubestellen.

Die Doppelkanone nebst Harpunen und Bombenlanzen, mit welcher Herr P. Rechten jetzt nach Amerika gereist ist, ist dieselbe, welche ich in der Pariser Industrie-Ausstellung hatte, und ist seitdem weiter keine Verbesserung daran gemacht, bis auf eine unerhebliche Veränderung an der Harpune.

E. Mittheilung über Thranbereitung und Thranhandel, so wie über den Handel und die Fabrikation von Walfischbarten.

In Bremen sind folgende Thransorten gangbar: 1. *Archangler*, verbraucht zum Brennen, in Seifensiedereien und Weissgerbereien; 2. *Berger und Tromsöer blanker* oder Norweger blanker, wird zum Brennen und zu Schmiere verbraucht. Unter diesem blanken Thran kommt auch Waare vor, welche Importeure als 3. *Medizinalthran* zu verkaufen suchen. Dieser, wenn echt, stammt nur vom Dorsch, jener aber aus der Leber verschiedener Fische. 4. *Berger* und *Tromsöer Leberthran*, sogenannter „Gerberthran", für Lohgerbereien. 5. *Grönländischer Thran*, wird hauptsächlich in Weissgerbereien und auch zum Brennen verbraucht. 6. *New Foundland-Thran*, wird unter Anderem zur Fabrikation lithographischer Tinte verbraucht, welche hauptsächlich in Hannover und Westphalen zum Export nach Frankreich fabricirt wird. 7. *Südsee-Thran*. Verbrauch: vorzugsweise zu Schmiere und ordinären Seifen; Hauptausfuhr nach Frankreich. Grönlands- und Südsee-Thran werden vielfach zur Erleuchtung in Bergwerken verwandt. Hamburg empfängt unter Anderem fast die ganze Thran-Ausbeute vom Weissen und Kaspischen Meere, so wie von Norwegen. Es findet dort noch eine weitere Behandlung des Thranes Statt, um den verschiedenen Bedürfnissen und Gewohnheiten der verschiedenen Länder zu entsprechen. Die Einfuhren von Thran in Hamburg und Bremen während der letzten fünf Jahre sind in Tabelle A. 6 bis 8 mitgetheilt. Auf Grund von Auskunftsertheilungen, welche mir von zwei Deutschen Fabrikanten in sehr dankenswerther Weise gegeben wurden, lasse ich hier Angaben über Handel &c. mit Walfischbarten folgen. Bis in die dreissiger Jahre dieses Jahrhunderts war die Verarbeitung der Walfischbarten eine sehr einfache Sache, indem sich dieselbe beinahe ausschliesslich auf das sogenannte „Reissen", das heisst Spalten der Walfischbarten in Stangen, beschränkte. Diese Stangen wurden sodann der Länge nach abgeschnitten, abgekippt und in Bündel verpackt dem Verbrauche übergeben.

Dieser Betrieb war also ein sehr einfacher und es waren auch bei grösserer Ausdehnung des Geschäfts nur wenige Arbeitskräfte erforderlich, auch schon deswegen, weil bis zum Anfang jener Epoche ausschliesslich Grönlands- und Davis-Strasse-Barten verarbeitet wurden, die schon gereinigt, ja mitunter sogar sortirt von den Stapelplätzen bezogen wurden. Hieraus wurden Stäbe zu Regen- und Sonnenschirmen oder schmälere und breitere für Mieder gefertigt, die dann bei der Verwendung durch den Regenschirmmacher, den Schneider oder die Nähterin noch die weiter nöthige Zurichtung erhielten.

Bald kamen nun sogenannte Südsee-Barten in den Handel und die Französische und Amerikanische Fischerei im nördlichen Stillen Ocean machte sich immer mehr auch für Fischbein geltend. Walfischbarten mussten jetzt in grösseren Partien, weil von entfernten Märkten, bezogen werden, und nicht nur unsortirt, sondern auch immer ungereinigt. Es kamen nun die verschiedenen Sorten: Arctic-, Ochotsk-, Nordwest-Barten, nach und nach zur Verwendung. Hierdurch so wie durch den Einfluss mancher Mode und wohl auch hauptsächlich durch den Drang, welcher allgemein durch die Industrie ging, dem Verbrauche besser und handsamer hergestelltes Material zu liefern, verlor die Fabrikation des Fischbeins ihre Einfachheit, und während in früherer Epoche 10 bis 12 Arbeiter genügten, sind jetzt 50 bis 60 erforderlich, das gleiche Quantum Fabrikat zu liefern, und dazu noch manche mechanische Vorrichtung. In Folge der hohen Preise, welche schon seit einer Reihe von Jahren für rohe Barten bezahlt werden, hat der Verbrauch von verarbeitetem Fischbein bedeutend abgenommen, indem eine Anzahl Surrogate sich billiger herstellen lassen und in manchen Fällen dieselben Dienste thun, wie z. B. der ausserordentlich billige Stahl der Krinolinenreifen. Die zur Verarbeitung kommenden Barten sind folgende:

1. Grönländer, auch Arctic- oder Polar-Barten; diese Sorte erreicht die grösste Länge, denn es kommen, wenn auch ausnahmsweise, Barten von 14 bis 15 Fuss Leipziger Maass unter ihnen vor.

2. Ochotsk-Barten, stammen angeblich aus der Bai dieses Namens, doch scheinen auch kleinere Grönländer Barten so benannt zu werden.

3. Nordwest-Barten, von Mittelgrösse, wie Nr. 2, und verhältnissmässig stärkeren Blättern als die anderen Sorten. (Vielleicht von Fischen, die bei der Kodiak-Insel und in der Bristol-Bai getödtet wurden?)

4. Südsee-Barten, ist die kleinste Sorte und kam früher auch von Spanien aus unter dem Namen Galicia-Barten in den Handel.

Die von allem Schmutz und von den Haaren befreiten Barten werden in kochendem Wasser erweicht und dann vermittelst des Hobels der Länge nach in Streifen von geeigneter Breite geschnitten. Das Fischbein kommt zum Theil in diesem Zustande zum Verkauf, um von Schneidern, Peitschenmachern und Schirmfabrikanten verarbeitet zu werden, theils wird es in der Fabrik noch weiter fertig gemacht und polirt, wo es dann von Korsetfabriken, Putzmacherinnen und Mützenfabrikanten verwendet wird. Es werden auch polirte Peitschenstöcke, Spazierstöcke und Stricknadeln von Fischbein angefertigt. Die Fischbein-Abfälle werden theils in chemischen Fabriken wie Horn-Abfälle verwendet, theils zur Düngung benutzt. Die feineren Späne werden zum Polstern verwendet, eben so die an den Barten befindlichen Haare. Die Fabrik in Neudietendorf bei Gotha besteht seit 1785. Über den Umsatz lässt sich Nichts sagen, da derselbe ganz von den Preisen abhängig war, künftig aber selbst bei billigen Preisen wohl gering bleiben wird.

Die Häuser J. M. Dellefant in Augsburg (besteht seit 1790), H. C. Meyer jun. in Hamburg und J. G. R. Lilliendahl in Neudietendorf sind die ältesten Fabriken in Deutschland.

Ausserdem ist noch Folgendes mitzutheilen:

1. Die wirklichen Grönländer Barten sind die spaltbarsten, sie haben den feinsten Wuchs und lassen sich zu aller Waare, welche nicht gepresst wird, verwenden.

2. Polar-, Arctic- und Ochotsk-Barten stehen den Grönländer etwas nach, sind ihnen übrigens sehr ähnlich.

3. Nordwest-Barten sind den Grönländer am unähnlichsten, indem sie sich am besten pressen lassen, was wohl von einem Fett- oder Gallertgehalt herrührt, welcher den Grönländer Barten abgeht.

4. Südsee-Barten haben am meisten die Eigenschaft der Nordwest-Barten, sind aber kleiner und gewöhnlich am billigsten.

Nr. 1 und 2 sind also am meisten zum Spalten, nicht zum Gepresstwerden geeignet, Nr. 3 und 4 am meisten zum Gepresstwerden und lassen sich weniger gut spalten.

Die äusseren Flächen der Barten werden Schalen genannt, sie sind wenig oder gar nicht porös und besitzen wie beim Stuhlrohr die eigentliche Elastizität, weshalb auch alle Waare mit Schale gesuchter ist als blosse Kernwaare. Das ganz hellgelbe, sogenannte weisse Fischbein kommt selten vor, am meisten noch Barten mit gelbem Längsrand oder Streifen; ganz weisse Barten sind meist klein und kommen nur unter Südsee-Barten vor, öfters in einer Länge von höchstens 1½ bis 2½ Fuss, weit seltener von 5 bis 6 Fuss Leipziger Maass. Der Umstand, dass ganz weisse Barten nur in der Südsee vorkommen, widerlegt wohl die Vermuthung, dass dieselben vom Zwergfinnfisch herrühren könnten, dem Herr Martins („Von Spitzbergen zur Sahara", Bd. I, S. 125) nur weisses Fischbein zutheilt. Auch wäre wohl eine Barte von 5 bis 6 Fuss für die Balaena rostrata zu lang. Überhaupt kauft man selten Finnfischbein, da Alles, was unter diesem Namen in den Handel kommt, stets säbelförmig gebogen und wellig gewachsen ist.

Der Hauptstapelplatz für Barten ist New Bedford, in letzter Zeit scheint auch San Francisco seine Walfischflotte zu vergrössern (siehe die Daten über die Amerikanische Fischerei von 1868). Fabrikanten beziehen ihren Bedarf theils von New York, theils von Bremen, Hamburg, Havre oder London, je nachdem der eine oder andere Platz zufällige Vortheile bietet. Die 23 Arbeiter einer der Fabriken könnten per Jahr ganz bequem 120.000 Pfd. Barten in den verschiedenen Sorten des Bedarfs verarbeiten.

Es kommt manchmal vor, dass ein Theil der Barten mit eingeschnittenen oder eingebrannten Marken versehen ist, was für den Fabrikanten sehr nachtheilig ist, weil die Waare, welche aus solchen Stellen geschnitten wird, nicht gebraucht werden kann. Es sei hier nur noch bemerkt, dass unter „weissem" Fischbein hier immer hellgelbes zu verstehen ist. Schneeweisses kommt gar nicht vor.

In Berlin bestehen, wie mir von dorther mitgetheilt wird, zwei Fischbeinfabriken, von welchen jedoch nur eine das ganze Jahr hindurch Arbeiter in der Fischbeinfabrikation beschäftigt, und zwar 20 bis 22, während noch eben so viele bei Arbeiten in Rohr beschäftigt werden. Der Verbrauch dieser einen Fabrik wird mir auf 60- bis 70.000 Stück Barten à 1½ bis 2 Pfund jährlich angegeben. Diese Fabrik ist die grösste in Preussen und besteht bereits über hundert Jahre.

F. Gebiete des Walfischfanges im Atlantischen, Grossen und Indischen Ocean, so wie in dem arktischen Meere [1]).

I. Der right-whale und bow-head (Polarwal, Balaena mysticetus).

In den *arktischen Meeren,* Fischerei auf bow-head: Hudson-Bai (hauptsächlich bei Southampton-Insel und Kap Fullerton) und Davis-Strasse. — Grösse und Thranergiebigkeit der Fische: früher 120 Barrels durchschnittlich (Männchen 100 B., Weibchen 140 B.).

Ochotsk-Meer. Hier kommt zu dem bereits Mitgetheilten noch hinzu: Kreuze: Juni bis Oktober; die Fische lieferten früher durchschnittlich 120 Barrels Thran und bis 1500 Pfund Barten auf 100 Barrels Thran, jetzt durchschnittlich 100 Barrels.

Arktisches Meer jenseit der Bering-Strasse: Ebenfalls mitgetheilt. Gewöhnliche Grenzen der Fischerkreuzen: Point Barrow, Icy Cape und Herald-Insel, so weit das Eis es zulässt. Einzeln überwinterten Fischerfahrzeuge im Ochotsk-Meer so wie in der Plover- und St. Lorenz-Bai. Im Arctic wurden in 1848 Fische gefangen, die 300 Barrels Thran lieferten, 1300 Pfund Barten auf jede 100 Barrels Thran. Später kleiner.

Im *Atlantischen Ocean,* Fischerei auf right-whale: Früher an

1. der Küste von Brasilien die Brasil oder False Banks zwischen 36 und 55° S. Br. und von der Ostküste von Süd-Amerika bis 30° W. L., besonders auf 38 bis 35° S. Br. und 38 bis 45° W. L.

2. Die Tristan Grounds von 28 bis 42° S. Br. und vom Meridian bis 20° W. L., ferner 34 bis 43° S. Br. und 24 bis 28° W. L., so wie früher besonders der Westküste Afrika's entlang von 22 bis 32° S. Br. und südlich vom Kap.

Ausgewachsene Wale dieser Gründe lieferten: der männliche Fisch 40 bis 60 Barrels Thran bei 300 Pfund Barten auf 100 Barrels Thran, der weibliche Fisch 60 bis 80 Barrels Thran bei 400 bis 600 Pfund Barten auf 100 Barrels Thran. Kreuze (season): von September bis Mai, Hauptmonate: September bis Februar.

Im *Indischen Ocean:* Weiteste Grenzen der Kreuze: Kap der Guten Hoffnung (18° Ö. L.) bis zu 80° Ö. L. und zwischen 20 und 50° S. Br. Dieses Gebiet ist bereits sehr ausgefischt; die ergiebigsten Striche waren und sind theilweise noch:

1. Delagoa-Bai (26° S. Br., 32° W. L.).
2. Östlich vom Kap der Guten Hoffnung von 35 bis 38° S. Br. und 30 bis 35° Ö. L.
3. Um Crozet Islands (45 bis 47° S. Br., 49 bis 52° Ö. L.).
4. Um St. Paul's-Insel (32 bis 38° S. Br., 70 bis 80° Ö. L.).
5. An der Süd- und Westküste von Neuholland und Van Diemensland, bei Kap Leeuwin, im King Georges-Sund, Geographen-Bai.

Die Fische im Indischen Ocean sind durchschnittlich etwas kleiner als im Atlantischen, nämlich Männchen 40 Barrels Thran und 240 Pfund Barten, Weibchen 60 Barrels Thran und 360 Pfund Barten. Kreuze: September bis Mai. In den Wintermonaten in den Baien der Küsten, wo die Weibchen Junge bekommen, sonst „off shore", d. i. vor der Küste. Vielfach ist die Fischerei an Inseln und Felsen, besonders wenn Kelp, eine Seegras-Art, am Grunde wächst.

Im *Süd-Pacific:* An und vor der Küste von Neuseeland, bei den Auckland-Inseln.

a) Vor der Küste auf 38 bis 48° S. Br. und 154 bis 162° Ö. L., von Oktober bis März, im Norden beginnend und südwärts kreuzend.

b) Von 36 bis 45° W. L., 160° Ö. L. zu 160° W. L. und bei den Stewart-Inseln vom Lande bis auf 100 Miles von der Küste.

2. An der Küste von Chile früher in 42 bis 47° N. Br. und 75 bis 80° W. L. vom 1. September bis 1. Januar, nach diesem Zeitpunkt Kreuze nördlich an der Küste hin und die Baien durchstreifend bis 35° S. Br. und wieder auf 40° S. Br. bis Mai, zuweilen in den Baien (Concepcion- und St.-Vincent-Bai). Einige Schiffe überwintern in diesen Baien. Jetzt kreuzen die Schiffe auf diesen Gründen in mixed voyages, nämlich im Winter nordwärts auf Spermfischerei.

Grösse der Fische nicht sehr von den vorhin angegebenen verschieden.

Im *Nord-Pacific:* 1. Nordwestküste (Kodiakgrund) zwischen 50 und 60° N. Br. und 130 bis 160° W. L., vorzugsweise zwischen 55 und 58° N. Br. und 140 bis 152° W. L. Die Zeit der Kreuze ist von April bis Oktober. Die Wale liefern durchschnittlich 125 Barrels, nämlich die männlichen 60 bis 100 Barrels, die weiblichen 100 bis 200 Barrels, Barten, etwa 1000 Pfund auf 100 Barrels; sie sind viel länger als die Südsee-Barten, die Zahl der Blätter ist gegen 200 und von 1 bis 11 Fuss lang. Manche Wale auf diesen Gründen erweisen sich als „dryskins", d. h. bei ihnen liefert der Speck wenig Thran.

2. Bristol-Bai, Fox Islands, bei Kamtschatka und der Anadyrsea. Auf diesen Gründen kreuzen die Schiffe noch jetzt mit vielem Erfolg, namentlich auch vor der Fahrt nach dem arktischen Meer.

3. Bei den Inseln am Eingang zum Ochotsk-Meer, im Japanischen und Gelben Meere. Hier sind die Fische kleiner als auf dem Kodiakgrund, nämlich ein ausgewachsenes Männchen liefert 70 Barrels, ein solches Weibchen 110 Barrels Thran.

II. Der Spermwal.

Allgemeine Verbreitung: zwischen 60° S. Br. und 60° N. Br. Die genaueren Grenzlinien siehe in Maury's Physischer Geographie, auch in Berghaus' Physikalischem Atlas, VI, Abth. 3.

Im *Karaibischen Meere:* Vor Chagres oder Vanquilla und verschiedenen anderen Plätzen jenes Meeres; im Golf von Mexiko und zwischen 28 und 29° N. Br., 89 zu 90° W. L., um die Bahama-Inseln (28 bis 29° N. Br. und 79° W. L.), Charleston Ground (29 bis 32° N. Br. und 74 bis 77° W. L.). Auf diesen Gründen kreuzen im Frühjahr kleine Schiffe, im Winter kreuzen diese nach Süden zu, gegen den Sommer mehr östlich (nach Osten zu kleinere Fische).

Im *Nord-Atlantischen Meere:* Von 36° N. Br. zu 74° W. L., von 32° N. Br. zu 68° W. L., von 28 bis 32° N. Br. zu 48 bis 57° W. L., von 33 bis 45° N. Br. zu 50° W. L. bis östlich von den Azoren, besonders aber auf 40° N. Br. und 40° W. L., so wie auf dem 36° N. Br. und 36° W. L. (the 2 and 40 grounds und the 2 and 36 grounds). Kreuze im Sommer, mitunter bis Dezember. Neuerdings Fischerei von 43 bis 46° N. Br. und 25 bis 32° W. L., von 48 bis 50° N. Br. und 21 bis 24° W. L. Auf dem Western Ground (westlich von den Azoren) Fische häufig nahe bei den Inseln.

Steen Ground: von 31 bis 36° N. Br. und von 21 bis 24° W. L. Beste Zeit für die Kreuzen: August bis November. Früher vom Kap St.-Vincent nach der Strasse von Gibraltar, der Küste von Portugal und Spanien entlang und an der Südseite von Teneriffa nahe dem Lande. In den Wintermonaten nördlich und westlich der Capverdischen Inseln. Ferner von 10 bis 14° N. Br. und 35 bis 40° W. L. im März bis Mai, von 5 bis 7° N. Br. und von 18 bis 20° W. L. im Winter. Bei der Insel Fernando Po.

Im *Süd-Atlantischen Meere:* Früher bei den Alcalas Banks grosse männliche Wale, auf 17 bis 19° S. Br. und von der Küste zu 35° W. L., vor Kap Frio auf 23° S. Br. und von 39 zu 42° W. L. kleinere Wale. Die hier kreuzenden Schiffe gehören meist zu den kleineren. Früher bedeutende, jetzt geringere Spermfischerei an den Küsten von Brasilien und Uruguay von 30 bis 40° S. Br. und von 30 Miles bis 4 Grad vor der Küste. Hier auf dem sogenannten River La Plata-Grunde ist die Zeit der Kreuze vom September bis Mai. Von 45 bis 47° S. Br. und von 55 bis 60° W. L.

Ostseite des Atlantischen Meeres: Fischerei längs der Küste von Afrika, bei den Inseln Ascension und St. Helena und südwärts bis zu den Tristan-Inseln. Die wichtigsten Fischplätze sind: von 4 bis 23° S. Br. und 9 bis 10° W. L., auf 34° S. Br. und von 2 bis 3° Ö. L. bis 7° W. L. Kreuze auf diesen Gründen von September bis Mai, nach Norden zu das ganze Jahr. Wale meistens gross, öfter werden solche vor Kap Horn getroffen.

Süd-Pacifischer Ocean: Dieses Fischereigebiet beginnt an der Westküste von Süd-Amerika auf 46° S. Br. und reicht herab bis auf 35°, und zwar von der Küste bis auf 200 miles ab. Früher Fischerei bei der Insel Chiloe, bei den Inseln Huafo und Ascora auf 44° S. Br., vor der Insel Mocha, vor dem Hafen Talcahuano, um die Inseln Juan Fernandez und Massafuero, von diesen Inseln zu 90° W. L. Kreuze hier und weiter südwärts vom September bis Mai. Meist grössere Fische.

Archer Ground: von 17 bis 20° S. Br. und von 84 bis 90° W. L. Ferner die Küste hinab von der Breite der Panama-Bai (8° N. Br.)

---

[1]) Die Übersichten über die Gebiete des right-whale- und Spermwalfanges sind nach den Mittheilungen des Herrn Captain Seabury in New Bedford vom 1. Februar 1869 entworfen. Sie sollen natürlich nur die wichtigsten Fischerplätze und Stationen bezeichnen, über die Verbreitung der Wale überhaupt und verschiedene andere auf den Walfischfang bezügliche naturwissenschaftliche Fragen giebt ja Maury in seinen vier Whale-charts eine auf den Daten von mehreren hundert Logbüchern beruhende Auskunft. Diese Whale-charts hätten bekanntlich auch den Zweck, dem Whaler die Mittel in die Hand zu geben, den Fischfang möglichst erfolgreich zu betreiben, sie sind aber jetzt in mancher Beziehung antiquirt. Captain Seabury, welcher bei den mir in dankenswerther Weise gemachten Angaben auch andere Walfischfänger zu Rathe zog, hat leider in den wenigsten Fällen angegeben und auch wohl angeben können, welche Gründe noch jetzt so fischreich sind, wie sie es früher waren.

und von der Küste zu 90° W. L. Früher Fischerei auf dem Callao-Grunde bei der Küste von 12 bis 18° S. Br., auch von 10 bis 14° S. Br. und 86 bis 90° W. L. Jetzt fischt hier noch eine kleine Zahl von Schiffen. Fische von allen Grössen, durchschnittlich männliche 40 bis 60 Barrels Thran.

Im Anfang der Spermfischerei im Pacific war eine der besuchtesten Stellen von 5° S. Br. bis 2° N. Br. und von der Küste von Peru bis 93° W. L., einschliesslich der Galapagos-Inseln, wo Schiffe das ganze Jahr hindurch fischen und die grösste Zahl der Fische aus weiblichen mit ihren Jungen besteht, männliche einzeln. Ferner früher vor der Küste, besonders von 4 bis 5° S. Br. und 104 bis 110 W. L. Kreuze das ganze Jahr. Fische von allen Grössen, die Mehrheit junge männliche von 40 bis 60 Barrels. (Fische gehen in Schulen, je grösser der Wal, desto kleiner die Schulen.)

Auf dem Äquator von 2° N. Br. bis 2° S. Br., von der Westküste von Süd-Amerika quer nach dem Pacific hinüber, besonders von 110 bis 130° W. L., bei Jarvis Island und der King's Mill-Gruppe. Die beim Äquator gefangenen Fische sind meist sehr klein, gelegentlich ein grosser männlicher Fisch zwischen ihnen. Bei den Marquesas-, den Niedrigen, den Gesellschafts- und Schiffer-Inseln, den Hervey- und den Viti-Inseln einige Fischerei.

Bei Neuholland, bei Neuseeland, besonders bei French Rock, von Südost zu Südwest, 20 bis 30 Miles Distanz (31° 30' S. Br. und 179° W. L.).

Varques-Grund (25° S. Br. und 170 bis 176° W. L.).

Bei den Sunday-Inseln (29° S. Br., 179° W. L.); ferner auf 36° S. Br. und 165° W. L.

Bei den Three Kings (32° S. Br. und 170 bis 175° Ö. L.).

Beim Lande ostnordöstlich von Monganui zu Ostsüdost von Kap But auf 40 bis 80 Miles vom Lande.

Ferner bei der Stewart-Insel und bei den Snares- und Chatham-Inseln, auf 36 bis 38° S. Br. und 164 bis 166° Ö. L.

Die Fische, welche bei Neuseeland gefangen werden, sind gross, viele geben 100 Barrels. Die Kreuze im äussersten Süden ist während der Sommermonate und von September bis April auf dem nördlicheren der eben angegebenen Gründe, so dass die Schiffe das ganze Jahr hindurch hier fischen, und zwar noch jetzt mit gutem Erfolg. Bei den Schiffer-Inseln und French Rock werden die Schiffe häufig von Orkanen heimgesucht und es werden nach diesen Gründen die besten Schiffe gesendet. Von Neuseeland quer hinüber nach Neuholland, bei Van Diemensland, die Küste von Neuholland entlang, Wreck Reef und um New Island und Bouker-Bai. Ferner bei Salomon Island, New Guinea, New Georgia und der King's Mill-Gruppe. Auf den letzteren Gründen mehr kleine Fische.

Nord-Pacifischer Ocean: Früher kreuzten viele Schiffe bei Kap St. Lucas und dem Golf von Kalifornien (auf 23° N. Br., 110° W. L.), und zwar war die Fischerei hauptsächlich auf 10 bis 15 Meilen von der Küste ab; meist grosse Fische. Kreuze: während der Wintermonate. Nach der Sommerfischerei auf den Japan-Gründen kommen die Schiffe hierher, jedoch wäre auch in der übrigen Zeit Gelegenheit zur Fischerei.

Bei Maria Islands und bei San Blas, an der Mexikanischen Küste, ferner in der Bai von Panama, von der Küste bis auf 90° W. L., von 4 zu 8° N. Br. und von 100 bis 110° W. L. und bei den Sandwich-Inseln während der Wintermonate. Vor Oahu war der beste Platz. Die Japan-Gründe und der Platz bei den Bonin-Inseln lange Zeit hindurch fischreich, und zwar von Mai bis November. Die Kreuze ging von 28 bis 38° N. Br. und von 165° W. L. zu 165° Ö. L. und bei den eben genannten Inseln von 10 bis 150 Miles vor der Küste. In der späteren Jahreszeit richteten die Orkane (Teifuns) arge Verheerungen unter den Whalerschiffen an. Die Fische waren meist gross, besonders die männlichen, und viele, wie an den Zähnen bemerklich, sehr alt.

Bei den Ladronen- und den westlich gelegenen Inseln.

In der Soloo- und Mindosa-See und bei den East India-Inseln. Hier sind die Fische vorzugsweis kleinere. (Viel ruhiges Wetter und starke Strömungen.)

Indischer Ocean: Vor Point Dauphin und bei Madagaskar, im Mozambique-Kanal und bei den Inseln Mauritius und Bourbon, bei den Inseln Rodrigues und der Amarant-Gruppe, bei den Sechellen, bei der Comara-Insel, vor Zanzibar und an der Ostküste von Afrika bis nach dem Rothen Meere hin. Ferner vor der Insel Scotia und an der Arabischen Küste hin, so wie bei den Laccadiven, ferner bei der Insel Ceylon. Die Schiffe kreuzen das ganze Jahr auf diesen Gründen so wie an der Süd- und Westküste von Neuholland. Die besten Plätze sind bei Kap Leeuwin und längs der Küste südwärts bis Termination-Insel, ferner vor Sharke-Bai westlich und um Van Diemens-Land. Von März bis Juli kreuzen die Schiffe mehrere Grade vor der Küste nach dem Westen von Australien, vom Oktober an nahe dem Lande. Hier sind grössere Fische.

III. Der Hump-back (Buckelwal).

Kleiner als der Spermwal, weniger speckergiebig, sehr wild, in allen Meeren in seichtem Wasser nahe der Küste. Hauptfangplätze der Buckelwale: bei der Insel Trinidad und dem Golf von Para (10 bis 11° N. Br. und 61 bis 63° W. L.); ferner bei den Capverdischen Inseln und an der Küste von Afrika (23° N. Br., 7° S. Br.) Kreuze an den Capverdischen Inseln in den Wintermonaten und an der Afrikanischen Küste von Juni bis Oktober. Der ausgewachsene männliche Buckelwal (an der Afrikanischen Küste) liefert etwa 40 Barrels und der weibliche 70 Barrels Thran.

Im *Pacific:* Im Golf von Guayaquil (3° S. Br.) und von hier der Küste entlang nach Norden; vor der Küste von Ecuador bis Esmeralda und 3° N. Br. Die Kreuze weiter nördlich von Februar bis Juni, südlich von Juni bis August; Durchschnitts-Ertrag an Thran: ein ausgewachsener männlicher Fisch 20 Barrels, ein ausgewachsener weiblicher Fisch 55 Barrels.

Ferner an der Westküste von Neuholland, besonders um Rosemary-Insel an der Nordwestküste. Kreuze: von Juni bis Oktober, in der Zeit, wo die Fische in den Baien jungen. Weiter südlich ist die Kreuze später. Durchschnitts-Ertrag eines Fisches 40 Barrels Thran.

Um Brampton Shoals im Pacific (19° S. Br. und 158° Ö. L.). Durchschnitts-Ertrag eines Fisches 30 Barrels. Kreuze: Juni bis November.

IV. Der Greyback (Kalifornischer Wal, Rupsack, Stinker, Teufelsfisch).

In den Golfen und Baien von Kalifornien in seichtem Wasser, besonders in Magdalena-Bai (25° N. Br.), Scammons Lagoon (30° N. Br.) und in dem Ochotsk-Meer. Beste Zeit der Kreuze vom November bis Mai. Gewöhnlich werden diese Wale mit der Bombenlanze getödtet. Der Greyback liefert durchschnittlich 20 Barrels. Der Thran hat eine röthliche Farbe und ist ungefähr eben so viel werth als right-whale-Thran.

Erfrischungs- und resp. Abladehäfen Amerikanischer Whaler.

Atlantischer Ocean: Barbadoes, Bermuda, Fayal (Azoren), Port Praya (Cape de Verde Islands).

Süd-Atlantischer Ocean: Pernambuco, Rio de Janeiro, St. Catharines, Montevideo an der Ostküste von Süd-Amerika. An der Afrikanischen Küste: St. Helena, Ambroyet und Kapstadt. Die wichtigsten Abladehäfen im Atlantischen Ocean sind: Barbadoes, Fayal und St. Helena.

Indischer Ocean: Insel Mauritius (Haupt-Ablade- und Reparaturhafen), Zanzibar, die Sechellen, Singapore und einige Punkte der Ostindischen Inseln (Kema). Im Westen von Neuholland: Sharke-Bai, Geographen-Bai und King Georges-Sund, Hobarttown auf Van Diemens-Land und Sydney.

Süd-Pacifischer Ocean: Monganui- und Insel-Bai im Osten von Neuseeland, die Viti- und Schiffer-Inseln, Papepa auf der Insel Otaheiti, Nukahiva (Marquesas-Inseln). Westküste von Süd-Amerika: San Carlos, Talcahuano, Valparaiso, Callao, Paita, Tombez. Abladehäfen sind hauptsächlich Talcahuano und die Inselbai. Die Galapagos-Inseln, welche einige gute Häfen haben, werden gelegentlich der Landschildkröten (Terapins) wegen besucht. Auf der Südseite der Chatham-Inseln kann gutes Trinkwasser von November bis Mai eingenommen werden.

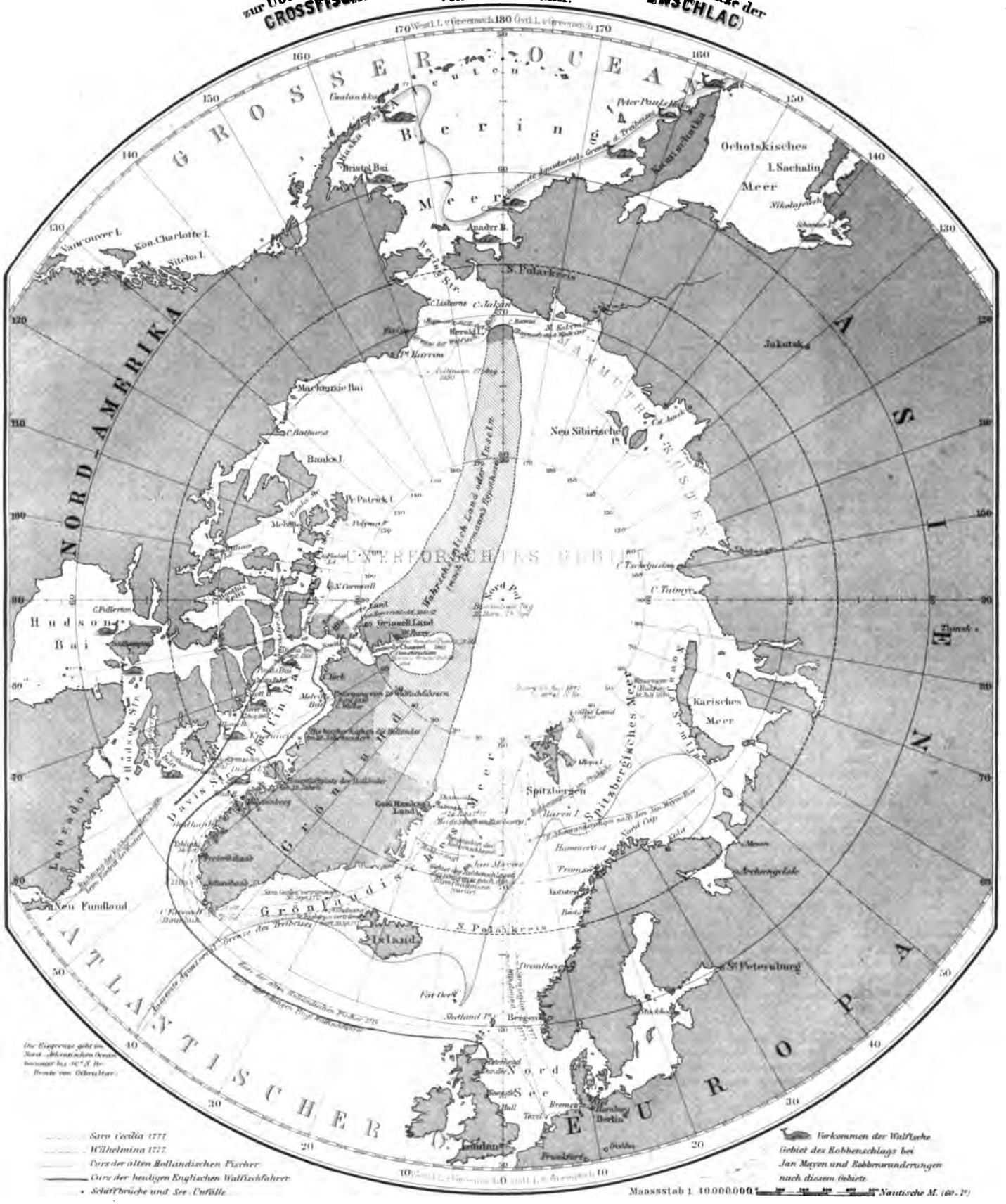
Nord-Pacifischer Ocean: Jacannes in Ecuador, etwa 50 Miles nördlich vom Äquator und Panama, letzteres einer der wichtigsten Abladehäfen für Thran. Ausserdem sind noch San Francisco, Hilo, Honolulu und Lahaina wichtige Erfrischungs- und Verschiffungshäfen. Acapulco, Yokohama, Hakodade, Japan-Inseln, Guam, Ascension (King's Mill-Gruppe). Früher Hong-Kong und Manila. In verschiedenen kleineren Plätzen werden Mannschaften angenommen.

Druck der Engelhard-Reyher'schen Hofbuchdruckerei in Gotha.

NORDPOLARKARTE

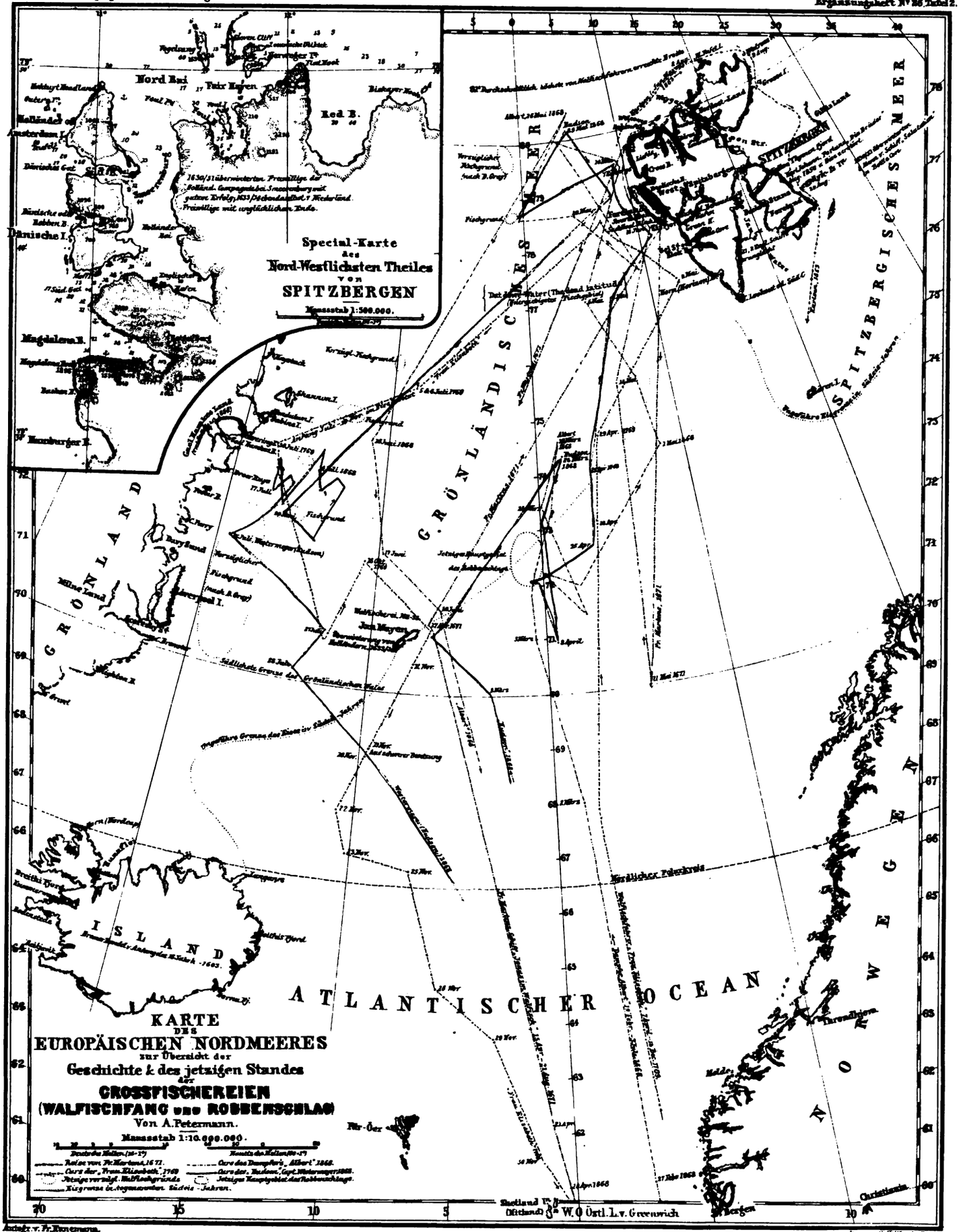
zur Übersicht einiger geschichtlichen Momente & der jetzigen Hauptplätze der GROSSFISCHEREIEN (WALFISCHFANG & ROBBENSCHLAG)

Von A. Petermann.



GOTHA: JUSTUS PERTHES
1868

Lith. Anst. v. C. Kellner in Gotha.



Autogr. v. Pr. Bienemann.

GOTHA: JUSTUS PERTHES.

1869

Der Monte Saline vom Cerno Viós aus.

GOTHA. JUSTUS PERTHES

1863.

DIE

SÜDLICHEN ORTLER-ALPEN.

NACH DEN

FORSCHUNGEN UND AUFNAHMEN

VON

JULIUS PAYER,
K. K. ÖSTERREICHISCHEM OBERLIEUTENANT,
BESITZER DES MILITÄR-VERDIENST-KREUZES MIT DER KRIEGS-DEKORATION.

MIT EINER ORIGINAL-KARTE, EINER ANSICHT IN FARBENDRUCK UND DREI PROFILEN.

(ERGÄNZUNGSHEFT No. 27 ZU PETERMANN'S „GEOGRAPHISCHEN MITTHEILUNGEN".)

GOTHA: JUSTUS PERTHES.

1869.

INHALT.

Einleitung . . . . . Seite 1
Anschluss, terra incognita, die Karten.

I. Orographie . . . . . Seite 2
Gebirgsbau, der Hauptkamm der südlichen Ortler-Alpen, Ablösungen des Hauptkammes, Landesgrenze.

II. Orometrie . . . . . Seite 4
Gemessene Höhen, mittlere Höhenwerthe, Profile, Gefälle der Thäler.

III. Gletscher . . . . . Seite 6
Allgemeines, Dimensionen der einzelnen Gletscher, die Vedretta del Forno, die Vedretta la Mare, die Vedretta rossa, die Vedretta Careser, die übrigen Gletscher, Gletscherabnahme.

IV. Die Thäler . . . . . Seite 8
Das Val della Mare, das Val del Monte, das Val del Forno, Klima, Vegetation, Bevölkerung, Pejo und Ste Caterina, Alpen, Jagd.

V. Geognostische Verhältnisse . . . . Seite 10
Vorherrschende Gesteine, Lage der Schichten, geognostischer Durchschnitt der südlichen Ortler-Alpen.

VI. Touristischer Theil . . . . . Seite 11
Einleitung . . . . . „ 11
1. Besteigung des Corno Viós, 7904 W. F. . „ 12
2. Besteigung der Cima Garneda, 9152 W. F. . „ 12
3. Besteigung des Corno Viós, 7904 W. F. . „ 13
4. Besteigung der Cima Ganani, 9132 W. F. . „ 13
5. Besteigung der Roth-Spitze, 10.515 W. F. . „ 14
6. Besteigung der Cima Lago lungo, 9885 W. F. „ 14
7. Besteigung des Monte Viós, 11.477 W. F. . „ 15
8. Besteigung des Monte Macaon bis 6210 W. F. „ 16
9. Besteigung der Cima Fratta secca, 8620 W. F. „ 17
10. Besteigung des Pallon delle Acidule bis 6000 W. F. „ 17
11. Besteigung der Punta Cisa, 7428 W. F. . „ 17
12. Besteigung des Pallon della Mare, 11.608 W. F. „ 18
13. Besteigung der Punta Cadini, 11.017 W. F. . „ 20
14. Besteigung des Pizzo Taviola, 11.062 W. F. . „ 22
15. Besteigung des Monte Saline, 11.351 W. F. . „ 23
16. La Mare, 6455 W. F. . . . . „ 23
17. Besteigung des Monte Giumella, 11.234 W. F. „ 24
18. Besteigung der Punta S. Matteo, 11.494 W. F. „ 25
19. Besteigung des Monte Tresero, 11.220 W. F., Gavia-Pass, 8000 W. F. . . . . „ 26
20. Besteigung der Forcellina di Montoz, 8700 W. F. „ 28
21. Besteigung der Cima Venezia, 10.582 W. F., Hohenferner-Joch, 10.136 W. F. . . . „ 29

Karten und Ansichten.

Frontispice: Der Monte Saline vom Corno Viós aus, nach einer Zeichnung von Julius Payer gemalt von Menzinger.
Originalkarte der südlichen Ortler-Alpen. Von Julius Payer. Maassstab 1 : 36.000 oder 1 Zoll = 500 Klafter.
Profile: Kammprofil der südlichen Ortler-Alpen; Profil des Massivs der südlichen Ortler-Alpen (S. 6); Geognostischer Durchschnitt der südlichen Ortler-Alpen (S. 11).

Druckfehler und Berichtigungen.

Seite 2, Sp. 1, Zeile 5 v. u. lies 600 statt 800.
„ 5, „ 1, „ 29 v. u. „ Piz Cavajon 9608 4631 statt Piz Cavajon 9778 4801.
„ 14, „ 1, „ 2 v. o. „ See'ele statt Sen'ele.
„ 22, „ 2, „ 7 v. o. „ se copa statt uno se copa.
„ 23, „ 1, „ 2 v. o. „ Sua Maestà statt Sa Maestà.
„ 24, „ 2, „ 3 v. u. „ mittelst statt in.

Einleitung.

Anschluss. — Diese Schilderung der südlichen Ortler-Alpen reiht sich im geographischen Sinne an meine Arbeiten über das Sulden-Gebiet und die westlichen Ortler-Alpen (Ergänzungs-Hefte Nr. 18 und 23 der „Geographischen Mittheilungen") an.

Terra incognita. — Die südlichen Ortler-Alpen, welche das Gebiet vom Monte Cevedale bis zum Tonal-Passe erfüllen, gehörten bis in die neueste Zeit zu den unbekanntesten Alpen-Distrikten, ja es tauchte hie und da sogar die Vermuthung auf, es befänden sich in denselben die höchsten Berge Österreichs, — Beweis genug, dass man dieses Gebirge gern in das Fabelreich versetzte. Tuckett sagt: „Diese ganze grösse Masse mit ihren ausgedehnten Gletschern und Schneefeldern ist noch terra incognita und ich fand es in manchen Fällen fast unmöglich, die Details der Lombardisch-Venetianischen Karte mit den Namen und Höhen der Kataster-Aufnahme oder mit meinen eigenen Beobachtungen vom Confinale, der Königsspitze, der Ortler-Spitze &c. in Einklang zu bringen. Die Spitzen sind alle noch unerstiegen und der Aufmerksamkeit des Gebirgswanderers wohl werth." Er selbst bestieg später den Monte Tresero und die Punta di S. Matteo. Erwägt man die bekannte Indolenz der Italienischen Gebirgs-Bevölkerung in Bezug auf das hohe Alpen-Terrain [1]), den völligen Mangel an tüchtigen und gut orientirten Jägern in Cogolo, noch mehr aber in Pejo und Sta Caterina, den Umstand, dass die Touristen diesem Gebirgsabschnitte fast noch völlig fern geblieben sind, endlich dass unsere Karten vor 50 Jahren aufgenommen wurden, daher den sehr gestiegenen Anforderungen unserer Zeit nicht mehr genügen, so erklärt sich Tuckett's Äusserung von selbst.

Die Karten. — Die Fehler der Generalstabskarten, welche nach dem Gesagten nicht auffallen, beziehen sich auf die unrichtige Form und Stellung des Monte Cevedale, auf die unrichtige Position des Monte Pasquale und der Cima Ponte vecchio, auf die Weglassung des Pallon della Mare, auf die Irrthümer in der Terraindarstellung zwischen der Cima Fratta secca und Villa Corna (indem z. B. das grosse Val degli Orsi darin kaum zu erkennen ist), auf die unverständliche Darstellung des Forno-Gletschers, auf die irrigen Gletscherbegrenzungen, auf das unrichtige Streichen des Hauptkammes und auf die mangelhafte Nomenklatur überhaupt.

Meiner eigenen Aufnahme lagen sechs trigonometrische (mittlerer Cevedale-Gipfel, Cima Venezia, Monte Viós, Corno Viós, Cima Ganani, Cima Fratta secca) und eilf graphische Dreieckspunkte (Ponte vecchio [die Malga], Cima Ponte vecchio, Pejo, Cogolo, das obere und das untere Hohenferner-Joch, Monte Saline, Monte Giumella, Passo Cercena, Palle della Mare, Rothspitze) der Kataster-Aufnahme zu Grunde.

Leider gewann ich jedoch die Überzeugung, dass von diesen sorgfältig auf mein Messtischblatt aufgetragenen Punkten nur die Dreieckspunkte Corno Viós, Cima Ganani, Cima Fratta secca, sowie Cevedale, Pejo und Cima Venezia genau situirt waren, bei den anderen Örtlichkeiten nahm ich sogar beträchtliche Abweichungen wahr.

Diese sehr auffallende Thatsache vermochte ich mir nur durch den Umstand zu erklären, dass die Zeichenerrichtung nicht immer auf dem höchsten Punkte geschehen sein könne und dass die anderen Spitzen ohne vorausgegangene genaue Fixirung ihrer höchsten Stellen vermessen wurden, und da einige derselben in kleine Plateaux übergehen oder mehrere Gipfel besitzen, so waren Irrthümer und Verwechslungen unvermeidlich.

Thatsächlich waren die Spitzen mit Ausnahme von Corno Viós, Cima Ganani, Piz Cavajon, Cima Ponte vecchio, Cima Fratta secca signallos und erhielten Steinmänner und Stangen erst bei Gelegenheit meiner Besteigungen.

Antonio Chiesa aus Pejo, mein Träger, sagte mir, dass er bei der einzigen vom Kataster für die hohen Fixpunkte angeordneten Aufrichtung des trigonometrischen Signals auf der hohen Viós-Spitze thätig gewesen sei, — als wir dieselbe bestiegen, zeigte es sich jedoch, dass er nie oben gewesen sein konnte. Leute aus Cogolo, welche bei derselben Verrichtung behülflich gewesen sein wollten, beschrieben den Ort der Zeichenerrichtung derartig, dass ich die Gewissheit erlangte, dass sie das Signal entweder tiefer unten oder gar nicht aufgestellt hatten.

Endlich ist die correkte Dreiecks- und Höhenbestimmung im Hochgebirge nur dann möglich, wenn der Mappeur auf den höchsten Spitzen selbst arbeitet, was jedoch nicht geschehen ist.

Somit stehen die Generalstabs- mit den Katasterkarten und beide mit der Natur im Widerspruch und die orographischen Combinationen über die südlichen Ortler-Alpen, welche man in Alpenbüchern findet, besonders bezüglich

[1]) Den Anwohnern sind unter den hohen Firnspitzen fast nur die Namen Viós (nicht Viozzi, wie man in Karten und Büchern liest) und Treser oder Tresero geläufig.

der Namen meist diesen Karten entnommen, waren nur geeignet, die Verwirrung zu erhöhen. Ich selbst kam mit dem Gebirge erst dann ins Reine, als ich mich von all den genannten Dingen lossagte.

Meiner Aufnahme [1]) diente die Linie Corno Viós—Cima Ganani als Basis. Die Höhen- und Controlemessungen, im Ganzen an 250 Beobachtungen, wurden von 18 verschiedenen Punkten aus ausgeführt.

I. Orographie.

Gebirgsbau. — Der Gebirgsbau der südlichen Ortler-Alpen unterscheidet sich wesentlich von jenem der centralen und westlichen. Die Höhe der Spitzen hat in denselben abgenommen, jene der Pässe dagegen zugenommen, — kein einziger der letzteren sinkt unter das Niveau von 10.400 F. herab (so weit die Karte reicht) —, im Ganzen trägt der Hauptkamm den Charakter eines gleichmässigen Gebirgswalles von ausgezeichneter Höhe, und da das Areal dieses Complexes jenes der höheren centralen Ortler-Alpen übertrifft, so ergiebt sich die grössere Flachheit aller Abdachungen.

Die Spitzen sind mehrentheils breitbasige ausgezeichnete Schneegipfel [2]), nur in den Widerlagen Felshörner, die oberste Kammlinie entbehrt mehrentheils jene wilden Eisschneiden, welche wir von Trafoi und Sulden her kennen, ist oft Stunden lang gangbar, was in den Alpen sehr selten vorkommt; die grösste Wildheit herrscht am Nordabhange des Tresero-Stockes.

Bemerkenswerth ist der Unterschied der Abdachung der Lombardischen von jener der Tirolischen Seite des Gebirges. Gegen Osten und Süden entsendet jede Spitze des Hauptkammes strahlenförmig Felsäste, welche tiefer unten in sanfte Wald- und Weiderücken übergehen. Auf der entgegengesetzten Seite des Hauptkammes fehlt diese Gliederung gänzlich; einige flache Mulden und hoch liegende Schneekessel, welche den ungeheuern Cirkus vom Monte Cevedale bis zum Monte Tresero einnehmen und die Vedretta del Forno bilden, senken sich über hohe Terrassen herab, deren bedeutendste die Scala del Forno ist.

Im Hintergrunde von La Mare herrscht eine eigenthümliche Terrassenbildung. In den durchfurchten Terrains, welche von den Abflüssen der Vedretta Careser durchrauscht werden, ist die Arbeit vorweltlicher Gletscher unleugbar. Unzählige Felsriegel und Rippen, mit Klausen, Platten, Kesseln, Mulden, Löchern und unbedeutenden Ebenen wechselnd, in welchen sich die Bäche zu kleinen See'n erweitern und nach ihrem Austritte mit einer Reihe von Wasserfällen die hohen Felsstufen des Hauptthales erreichen, bilden einen ausserordentlich complicirten, in landschaftlicher Beziehung monotonen Gebirgsabschnitt, welcher sehr bezeichnend „Le Lame" genannt wird.

Die östliche Thalwand des Val la Mare wird durch eine einförmige wallartige Gebirgskette mit zerrissenen Felskronen und schwach charakterisirten Seitenthälern gebildet. Diese entspringen weiten Bergkesseln und fallen mit gleichmässiger grosser Neigung zur Tiefe. Die westlichen Seitenthäler des Val la Mare gehen aus wilden Kesseln in flache Mulden oder wenig vertiefte Rinnen über, deren sanft abfallende Sohlen sich hie und da zu kleinen Terrassen, Pozzi genannt, erweitern. Die dem Hochgebirge eigenthümlichen, scharf ausgesprochenen Schluchtrisse finden sich fast nirgends. Sehr ausgeprägt ist dagegen die Thalbildung jener Seitenthäler, welche in das Val Monte münden.

Erwähnenswerth ist die Zugänglichkeit der Felsen in den südlichen Ortler-Alpen.

Der Hauptkamm der südlichen Ortler-Alpen verlässt den majestätischen dreigipfeligen Schneekamm des Monte Cevedale an der höchsten Spitze, streicht über eine Einsenkung, über eine namenlose Kammerhöhung, über den Passo Rosole, den Monte Rosole zum Passo la Mare. Diese drei Pässe, von welchen jedoch nur der letztgenannte von Wichtigkeit ist, gehören zu den höchstgelegenen Übergängen der Alpen überhaupt. Nach den Angaben der Hirten der Malga Forno und anderer bei meinem Besuche des Viehabtriebes wegen daselbst anwesender Bauern führt das am Südwestabhange des Cevedale beginnende Thal den Namen Val Rosole, weshalb ich dem im Gebirge consequenten Gebrauche folgte und den Namen Rosole auch auf den bezüglichen Gletscher, Berg und Pass übertrug.

Der Passo la Mare bildet die kürzeste Verbindung des oberen Val della Mare (Val di Venezia) mit dem Val del Forno.

Der Pallon della Mare (Name neu), eine massige Gletscherkuppe, obgleich die höchste Spitze des nun folgenden Alpencomplexes, ist sowohl vom Generalstab wie vom Kataster völlig ignorirt worden, daher nahezu unbekannt geblieben. Pallon (Dialekt) entspricht der Form des Berges, della Mare dem nächstgelegenen Thale und Gletscher. Den Namen Fornaccia, welchen man in einigen Alpenbüchern findet, kennt man an Ort und Stelle eben so wenig wie die noch räthselhaftere Beze[illegible]s di

[1]) In der Karte wurde die Einzeichnung aller Moränen mit Ausnahme jener des Forno-Gletschers unterlassen, da ihre Lagen erklärlich sind, ihre Aufnahme aber die Terraindarstellung beeinträchtigt hätte.

[2]) Wie ungleich das Areal derselben ist, erkennt man aus folgender Zusammenstellung: Monte Viós an 700 Joch, Pallon della Mare an 800 Joch, Punta di S. Matteo 370 Joch, Monte Cevedale 250 Joch, Monte galine 240 Joch, Punta Cadini 140 Joch, Monte Tresero 100 Joch, Monte Giumella 70 Joch. Selbstverständlich beziehen sich diese oberflächlichen Arealbestimmungen nicht auf die gesammte Bergmasse, sondern nur auf den letzten Aufbau.

Tschengels" für jenen Berg, welchen der Generalstab Monte Pasquale nennt.

Der Passo della Vedretta rossa (Name neu) ist des jähen Eishanges seiner Ostseite wegen nicht ohne Gefahr. Es ist rathsam, den Abstieg nicht direkt vom Passe aus, sondern etwas südlicher auf dem Vorsprunge des Monte Viós auszuführen. Tuckett nennt diesen Übergang Passo del Forno, welchen Namen ich jedoch bereits der Einsattelung zwischen dem Schrötter-Horne und der Kreil-Spitze gegeben habe.

Der Monte Viós ist, wie der Pallon della Mare, eine hohe Gletscherkuppe, deren Plateau seine zwei Spitzen wenig überragen. Ein scharfer Grat senkt sich von demselben zum Col Viós herab. Eine Eiswand seiner Ostseite, noch mehr aber die beinahe beständigen Steinfälle machen diesen Übergang gefährlich.

Der Hauptkamm nimmt nun einen entschieden wilderen Charakter an und erreicht über einen Vorgipfel den imposanten Monte Saline. Diesen in Anbetracht der Lage der Malga Saline und des Monte Salin sotto höchst unpassenden Namen erhielt der Berg durch den Kataster. Ich behalte ihn bei, um die Namenverwirrung nicht noch zu erhöhen. Zwei Felsköpfe, welche nun folgen, gehören eigentlich noch zur Bergmasse des Saline; der Col Taviela, dessen Gangbarkeit in hohem Grade zweifelhaft ist, trennt sie vom Pizzo Taviela (bisher namenlos), einer rauhen Felsspitze, jenseit welcher ein scharfer Eisgrat über den fast eben so schlimmen Col Cadini zu dem Horne Punta Cadini führt. Der Kataster, welcher diese Spitze um die Kleinigkeit von 430 Klaftern zu weit nach Westen verlegt, nennt sie Palle della Mare. Palle nennt man einen Hang oder Rücken mit Viehweiden, also eignet sich der Name Palle nicht für diese hohe, das Val Cadini beherrschende Felsspitze; damit ist nun auch die Zweckmässigkeit des Namens Cadini dargethan.

Der Col degli Orsi, der tiefste Punkt einer weiten Kammsenkung, welche nun folgt, bildet die beste Verbindung Pejo's mit Sta Caterina. Jenseit desselben erhebt sich der Gletscherrücken des Monte Giumella, welchen der Kataster um 700 Klafter [1]) westnordwestlich verlegt (!). Der Passo Giumella, der höchstgelegene Übergang der Ortler-Alpen, trennt diesen Berg von dem schlanken Eishorne Punta di S. Matteo, welches die Generalstabskarte Pizzo della Mare nennt. Diesen Namen kennt man jedoch in Pejo und Sta Caterina eben so wenig wie Palle della Mare, beide existiren nur in Alpenbüchern. Schon diess La Mare ist völlig unbegreiflich, da das Thal, der Gletscher und die Sennhütte, welche diese Bezeichnung zu begründen vermöchten, in einer ganz anderen Gegend liegen. Wie ich in Sta Caterina und in der Malga Forno erfuhr, ist der Berg namenlos, ich habe ihn Punta di S. Matteo genannt, weil ich die Besteigung desselben am Tage des Heiligen Matthäus ausführte.

Im Hauptkamme der südlichen Ortler-Alpen folgen dann noch einige weit über 10.000 Fuss hohe Gipfel, unter ihnen der Pizzo di Val Ombrina, einige hohe Gletscherpässe, dann der eisfreie Forcellin-Pass, endlich der Corno dei 3 Signori, welcher im Mittelalter einmal die Grenze dreier Staaten bildete. Die Aufnahme dieses südlichsten Theiles der Ortler-Alpen war beabsichtigt, musste aber unterbleiben, weil mein Urlaub zu Ende war.

Ablösungen des Hauptkammes. — Ein gewaltiger Gebirgszweig, dessen Kammlinie eine an 1000 Klafter lange schauerliche Eisschneide bildet, streicht von der Punta di S. Matteo zum Monte Tresero, einer edel geformten vierseitigen Pyramide mit völlig scharfer Spitze. Südöstlich derselben befindet sich die kuppenartige kleinere Spitze des Tresero, welcher nach der Generalstabskarte auch den Namen Pizzo alto führt. Einem vom Monte Tresero nordöstlich abfallenden Gebirgsaste gehört die Cima S. Giacomo an. Der Name stammt von einer Kapelle, welche einst am linken Ufer der Vedretta del Forno nahe dem hinteren Ende des eisfreien Terrains stand.

In südöstlicher Richtung streicht vom Monte Giumella die Catena dei Mughi (mughi = Löcher, Kessel) über die Cima degli Orsi, eine Reihe wilder Felshörner, zur Cima Tovi (tov = Runse, Tobel).

Von der Punta Cadini streicht ein wilder Felskamm in derselben Richtung über Pian dei Camuzzi (Name neu), eine hohe Felsplatte, und über die Cima di Castello (Name neu) zur Cima Fratta secca. Fratta secca bedeutet im Dialekt der Gegend „trockene, kümmerliche Anpflanzung".

Etwas südlich des Pizzo Taviela macht sich ein Kamm los, welcher mit dem Corno Corronaccia endet.

Ein ansehnlicher Felszug führt vom Monte Saline über den Passo tutti Santi (Name neu) zu den stolzen Klippen der Crozzi Taviela gegen Osten.

Vom Monte Viós zieht ein hoher zerrissener Felskamm in südöstlicher Richtung über den Dente di Viós, welcher von Pejo aus als unersteigliche Felsnadel erscheint, und über die Felsköpfe Gli Uomini zum Corno di Viós und endet mit dem Weiderücken Filon di Seroden. Ein Zweig dieses Kammes führt über den Corno della Rocca zum Dente di Vallenaja.

Ein anderer sehr ansehnlicher Zug führt vom Viós über die Crozzi Vallenaja zur prächtigen Pala Donzella (von Donna, man sagt auch Zonzella) und endet mit dem

[1]) Bei der sonstigen Genauigkeit der Kataster-Arbeiten können diese Fehler nur durch Verwechselungen entstanden sein.

wilden rothen Pfeiler Cima Tov di Malé, auch Rocca marcia genannt.

Vom Pallon della Mare, eigentlich von dessen Vorbau aus, führt ein langer Felsast zum Dosso di Venezia.

Vom Monte Cevedale streicht ein Rücken über die massige Kuppe des Monte Pasquale (der Name nach der Generalstabskarte) und endet an der Mündung des Forno-Gletschers in das Val del Forno.

Von der mittleren Cevedale-Spitze löst sich jener hohe Gebirgskamm los, welcher das Martell-Thal vom Val della Mare und Val Rabbi scheidet. In diesem Zuge folgt zuerst eine namenlose Felsspitze, das untere, dann das obere Hohenferner-Joch, darauf eine Reihe ansehnlicher Gipfel, unter welchen die Venezia-Spitze und die Rothspitze die bedeutendsten sind. Unmittelbar westlich der letzteren befindet sich der gut gangbare Passo Martello.

Von einem Felskopfe westlich der Venezia-Spitze zweigt sich ein hoher Kamm gegen Süden ab, welcher mit der Cima Lago lungo (Name neu) endet. Der Kataster nennt sie Saënt-Spitze und verlegt sie um 210 Klafter gegen Osten. Da dieser Gipfel jedoch gar nicht im Saënt liegt, so ist jener Name völlig unbegreiflich.

Der die Ost-Wand des Val della Mare bildende Gebirgszweig beginnt an der Rothspitze, zieht über die Cima Careser (Name neu), den gleichnamigen Pass, die Cima Campasöl (Generalstabskarte), die Cima Ponte vecchio, den Piz Cavajon (welcher die Rocca delle Lame entsendet), die Cima Vedrignana (Kataster), die Crozzi Vedrignana (Name neu), den Passo Ganani, die Cima Ganani (auch Ganoni), die Cima del Vallon delle acque (Kataster; im Val della Mare ist diese unbedeutende Kammerhöhung namenlos), den Passo Cercena, die Crozzi Ciagri, die Cima Garneda, die Crozzi Cauriani zur Cima Levi &c.

Landesgrenze. — Der Hauptkamm der südlichen Ortler-Alpen bildet zugleich die Grenze zwischen Tirol und dem Königreich Italien (Lombardie).

II. Orometrie.

Gemessene Höhen. — Als Basis der Kartenzeichnung und Höhenbestimmung diente, wie erwähnt, die Linie Corno Viós—Cima Ganani (Horizontalabstand 2587 Klafter). Beide Spitzen sind trigonometrische Positionen zweiter Ordnung, daher vom Kataster völlig genau bestimmt; als Hauptcontrolepunkte dienten mir Cima Fratta secca, Monte Viós und Cima Lago lungo. Viele der nachfolgenden Örtlichkeiten wurden bis zehn Mal gemessen, die Abweichung der gewonnenen Resultate von den älteren Beobachtungen ist durch die früheren ungenauen Positionsbestimmungen erklärlich. Die Höhen in Wiener Fuss.

Pointirter Gegenstand.	Kataster-Messung.	Eigene	Relative Höhe üb. Pejo.	Anmerkung.
I. Im Hauptkamm.				
Monte Cevedale, hoher Gipfel [1]	—	12058	7081	Die Messung des Katasters bezieht sich zuversichtlich nicht auf die höchste, sondern auf die mittlere, das Ceval dominirende Spitze des Monte Cevedale.
Monte Cevedale, mittlerer Gipfel	11902	12011	7034	
Monte Cevedale, kleiner Gipfel	—	11703	6726	
Pass südlich des Cevedale	—	10945	5968	
Kammerhöhung südl. davon	—	11051	6074	
Passo Rosole	—	10894	5917	
Monte Rosole	—	11014	6037	
Passo la Mare	—	10750	5773	
Pallon della Mare	—	11608	6631	
Nordöstlicher Vorbau desselben	—	11075	6098	
Passo della Vedretta rossa	—	10646	5669	
Monte Viós	11494	11477	6500	Höchster, von Payer durch eine Fahne markirter Punkt.
Nebengipfel desselben	—	11435	6458	
Col Viós	—	10480	5503	Col ident. mit Passo.
Monte Saline	11458	11351	6374	
Fuss der Felsen desselben auf der Vedretta Saline	—	9975	4998	
Nebengipfel des Monte Saline	—	11056	6079	
Südwestl. Vorbau des Monte Saline	—	11081	6104	
Col Taviela	—	10755	5778	
Pizzo Taviela (Felsspitze)	—	11062	6085	
Schneekamm südlich davon	—	11011	6034	
Col Cadini	—	10653	5676	
Punta Cadini	11431	11017	6040	Vom Kataster Palle della Mare genannt.
Col degli Orsi	—	10439	5452	
Monte Giumella	—	11234	6257	
Col Giumella	—	11071	6094	
Punta di S. Matteo	—	11494	6517	Pizzo della Mare der Generalstabskarte.
Corno dei 3 Signori	10522	—	5545	
Passo Sforcellina	—	—	4617	9594' nach Trinker's barom. Mess.
II. In den Seitenkämmen.				
Monte Tresero	—	11220	5725	An 11400' nach d. Generalstabsmess.
Monte Tresero, Nebengipfel	—	11086	5573	
Kammerhöhung nordwestl. der Punta di S. Matteo	—	11101	5606	
Kammsenkung nordwestl. davon	—	10826	5331	
Cima S. Giacomo	—	10158	4663	Relative Höhe über Ste Caterina.
Felsvorsprung nordöstlich derselben	—	8932	3437	
Oberer Felssaum der Scala del Forno	—	10024	4529	
Monte Pasquali	—	11134	5639	
Cima degli Orsi	—	10926	5949	
Pass nordwestl. derselben	—	10837	5860	
Höchster Felskopf der Catena dei Mughi	—	10250	5273	

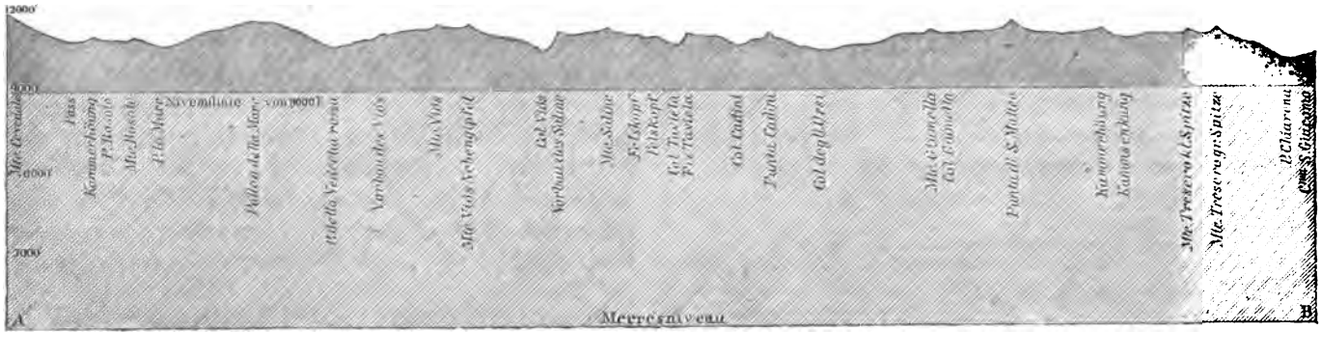
[1] Noch kein definitiv festgestelltes Resultat.

Pointirter Gegenstand.	Kataster-Messung.	Eigene	Relative Höhe üb. Pejo.	Anmerkung.
Cima Tovi	—	9156	4179	
Cima Castello	—	9967	4990	
Felskopf südöstl. der Punta Cadini	—	10501	5525	
Felskopf südl. des vorigen	—	10383	5406	
Cima Fratta secca	8620	—	3643	
Corno Corronaccia	—	7536	2559	
Col S. Matteo	—	7383	2406	
Crozzi Taviela	—	9328	4341	
Corno Viós	7904	—	2927	
Gli Uomini, kleinerer Gipfel	—	8051	3074	
„ „ grösserer „	—	8444	3467	
Dente di Viós	—	9095	4118	
Höchster der Felsköpfe nordwestlich desselben	—	9995	5018	
Corno della Rocca	—	9715	4738	
Dente di Vallenaja	—	7934	2957	
Isolirter Felsvorsprung im oberen Val Zampil	—	8685	3708	
Pala Donzella	—	8620	3643	
Cima Tov di Malé	—	7809	2832	Auch Rocca marcia (verwitterter Fels) genannt.
Punta Cisa	—	7428	2451	
Unteres Hohenfernerjoch	9575	9550	4573	
Oberes „	10136	—	5159	
Felskopf östlich desselben	—	10405	5428	
Cima Venezia	10696	10582	5605	
Gipfel nördlich der vorigen	—	10521	5544	
„ nordöstl. „ „	—	10497	5520	
„ östlich „ „	—	10362	5385	
„ nordöstl. „ „	—	10454	5477	
Passo di Martello	—	10193	5216	
Rothspitze	10574	10515	5538	
Cima Lago lungo	10067	9885	4908	Saënt-Spitze des Katasters.
Cima Marmotta	—	9303	4326	
Kammerhöhung südöstl. der Rothspitze	—	9893	4916	
Cima Careser	—	9943	4966	
Cima Campasöl	—	9834	4857	
Cima Ponte vecchio	10042	9789	4812	
Piz Cavajon	—	9778	4801	
Rocca delle Lame	—	8690	3713	
Cima Vedrignana (des Katasters)	—	8802	3825	
Crozzi Vedrignana	—	9204	4227	
Passo Ganani	—	8948	3971	
Cima Ganani	9132	—	4155	
Cima del Vallon delle acque	—	8780	3803	
Passo Cercena	7948	8214	3237	
Cima Garneda	—	9152	4175	
Cima Levi	—	9045	4068	
Montoz	9692	—	4715	Südlich des Pian di Palu.
Cima di Boai	8479	—	3502	Südlich des Val del Monte.
Cima di Forcellin	8938	—	3961	„
Verniana I.	8948	—	3971	„
„ II.	8995	—	4018	„
Saviana	8485	—	3508	„
Passo di Gavia	—	8300	2805	Schätzung. Relative Höhe üb. Sta Caterina.
III. Gletscherenden.				
Vedretta del Forno	—	6377	782	Relative Höhe über Sta Caterina.
Vedretta Rosole	—	8100	2605	Schätzung. Relative Höhe üb. Sta Cat.
Vedretta Chiarena	—	7500	2005	Schätzung. Relative Höhe üb. Sta Cat.
Vedretta la Mare	—	7414	2437	Südl. Gletscherende
„ „ „	—	8657	3680	Nördl. „
Vedretta rossa	—	6800	1823	Schätzung.
Vedretta Vallenaja	—	8394	3417	
Vedretta Saline	—	8141	3164	
Vedretta Taviela	—	8531	3554	
Vedretta Cadini	—	8593	3616	
Vedretta degli Orsi	—	8400	3423	Schätzung.
Vedretta Marmotta	—	9549	4572	
Vedretta Careser	—	8154	3177	
Vedretta Cavajon	—	8752	3775	
IV. Malgas, Baitos, Ortschaften u. dergl.				
Malga Saline	—	6282	1305	
Malga Talé	—	5399	422	
Malga Ponte vecchio	5548	—	571	
Malga Coel	—	5855	878	
Malga Termenago	—	4794	—	183′ unter dem Niveau von Pejo.
Malga Levi	—	6328	1351	
Malga Malgarac	—	5775	798	
Malga Borche	—	5706	729	
Malga la Mare	—	6455	1478	
Baito Cadini sopra	—	6478	1501	
„ „ sotto	—	6306	1329	
„ Stabisorle	—	6366	1389	
Mase Marasina	—	5844	867	
Mase Zampil	—	5510	533	
Mase Fontana fredda	—	4960	—	17′ unter d. Niveau von Pejo.
Pejo, Fuss der Kirche	4977	—	—	518′ unt. d. Niveau von Sta Caterina.
Acidule di Pejo (die Quelle)	—	4286	—	691′ unt. d. Niveau von Pejo.
S. Rocco, westl. von Pejo	—	5155	178	
Madonna delle Grazie	—	4862	—	115′ unt. d. Niveau von Pejo.
Cogolo, Fuss der Kirche	3640	—	—	1330′ unt. dem Niveau von Pejo.
Villa nuova	—	3872	—	1105′ unter d. Niveau v. Pejo.
Umbug des Val della Mare bei der Sägemühle	—	5556	579	
Niveau des Val della Mare an der Mündung des Val Zampil	—	4613	—	364′ unt. d. Niveau von Pejo.
Lago lungo	—	7781	2804	
Obere Waldgrenze am Filon di Seroden	—	7192	2215	
Obere Waldgrenze nördlich des Val Ciagri	—	7159	2182	
Fosine (Fucine)	3064	—	—	2537′ nach Trinker's barom. Mess.
Sta Caterina	—	—	518	5495′ nach Trinker.
Malga del Forno	—	6928	1951	
Vereinigung der Bäche im Val Venezia	—	7018	2041	
Malga Vedrignana	—	6477	1500	

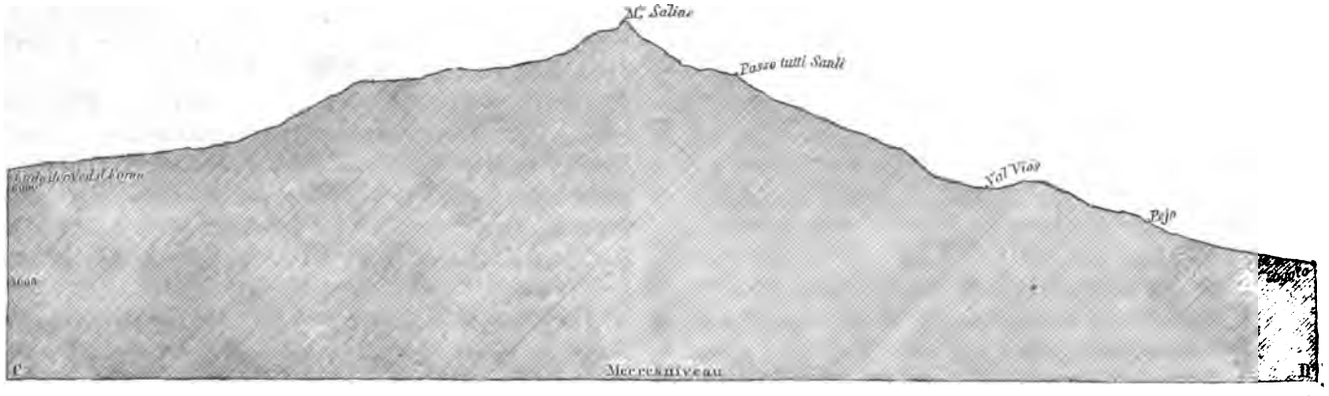
Von den 59 gemessenen Spitzen der südlichen Ortler-Alpen erreichen oder überragen zwei die Höhe von 12.000 F., 14 von 11.000 F., 12 von 10.000 F., 17 von 9000 F. und 14 von 8000 Fuss. Der grösste Niveauunterschied, Monte Cevedale—Cogolo, ergiebt 8418 Fuss Differenz.

Mittlere Höhenwerthe und Profile. — Drei Fünftheile des in der Karte aufgenommenen Terrains überragen die

Höhenschichte von 8000 Fuss. Die nachstehende Tabelle veranschaulicht die orometrischen Elemente des Gebiets im Vergleiche mit jenen des Suldner und Trafoier Gebirgsabschnittes, die Profile verdeutlichen die Physiognomie der Massen durch den landschaftlichen Charakter der Contouren im Längen- oder Querschnitte. Das Profil des Hauptkammes könnte mit dem Hochgebirge Unvertraute zu der irrigen Annahme verleiten, als sei dessen Grat bequem gangbar; man erwäge jedoch, dass die Unwegsamkeit desselben fast immer jenen Details angehört, welche sich durch ihre (relative) Kleinheit der Darstellung entziehen.



Kammprofil der südlichen Ortler-Alpen: Mte. Cevedale—Pta. S. Matteo—Cma. S. Giacomo. AB 8270 Klft. lang. Msst. 1" = 1000°.



Profil des Massiv's der südlichen Ortler-Alpen: Ende der Vedretta del Forno—Monte Saline—Cogolo. CD 7080 Klftr. lang.

Gebirge.	Mittlere Kammhöhe.	Mittlere Spitzenhöhe.	Mittlere Sattelhöhe.	Mittlere Scharung.	Autoritäten.
Hauptkamm der südl. Ortler-Alpen: Monte Cevedale—Corno dei 3 Signori . .	10845	11169	10521	648	Payer.
Hauptkamm der westl. Ortler-Alpen: Stilfser Joch—Monte Cevedale	10744	11035	10380	655	„
Hauptkamm der centralen Ortler-Alpen: Ortler—Cevedale	11052	11509	10517	992	„
Hauptkamm der Ortler-Alpen: Stilfser Joch—Corno dei 3 Signori	10794	11102	10450	651	„
Ötzthaler Gebirge	9514	9854	9174	680	Sonklar.
Kammbogen: Cevedale—Tresero	11023	11262	10758	477	Payer.
Kammbogen: Rothspitze—Cima Levi	9241	9391	9091	300	„

Gefälle der Thäler. — Das verhältnissmässig geringe Gefälle der Seitenthäler in den südlichen Ortler-Alpen bezeichnet die folgende Zusammenstellung. Die Neigung derselben wurde von den Gletscherenden an gerechnet.

Thal.	Grade.	Minuten.
Val della Mare	7	10
Val del Monte (Pian di Palu bis zur Mündung)	4	24
Val degli Orsi	19	39
Val Cadini	19	41
Val Taviela	17	41
Val Viós	15	6
Val Zampil	21	53
Val Vallenaja	22	30
Tov di Malé	16	18
Val Lago lungo	12	7
Val Careser	12	12
Val Ciagri	24	33
Val Levi	19	2
Mittlere Neigung der Seitenthäler der südlichen Ortler-Alpen	18	14
Mittlere Neigung der Seitenthäler der westlichen Ortler-Alpen	22	18

III. Gletscher.

Allgemeines. — Das Areal der Gletscher in den südlichen Ortler-Alpen, so weit diese in der Karte zur Darstellung gelangten, beträgt 0,8812 QMeilen; zwei derselben ge-

hören der ersten, 14 der zweiten Ordnung an. Ihre Firnlinie beginnt am Westabhange des Hauptkammes bei 8800 F., am Südabhange bei 9000 F. Bemerkenswerth ist die bedeutende Höhenlage der Gletscherenden in diesem Alpencomplexe (die Vedretta del Forno, der am tiefsten herabreichende Ferner desselben, besitzt noch immer 6377 Fuss über dem Meeresniveau), im Mittel beträgt sie 8300 Fuss. Die Gletscher der südlichen Ortler-Alpen zeichnen sich durch die Reinheit ihrer Oberfläche und durch ihre weissgrüne helle Färbung aus.

Dimensionen der einzelnen Gletscher. — Die nachstehenden Dimensionen derselben entsprechen ihrer Ausdehnung im Jahre 1867.

Gletscher.	Areal in QMeilen.	Längenaxe in Fuss.	Grösste Breite in Fuss.	Niveau des Gletscherfusses in F.
Vedretta del Forno . .	0,3300 [1])	26600	25400	6377
Vedretta Rosole . . .	0,0506	9200	7500	8100
Vedretta Chiarena . .	0,0277	7500	5200	7000
Vedretta la Mare . . .	0,0815	14400	9150	7514
Vedretta rossa	0,0759	14500	8400	6800
Vedretta Vallenaja . .	0,0086	5700	1650	8394
Vedretta Zampil . . .	0,0013	1800	900	—
Vedretta Viós	0,0102	3960	2250	9000
Vedretta Saline . . .	0,0225	5800	3960	8141
Vedretta Taviela . . .	0,0161	4550	3780	8531
Vedretta Cadini . . .	0,0110	4600	2260	8593
Vedretta degli Orsi . .	0,0298	7600	3750	8400
Vedretta Marmotta . .	0,0056	1300	2500	9549
Vedretta Careser . . .	0,1025	11400	10440	8154
Vedretta Cavajon . . .	0,0066	3100	2200	8752
Vedretta Venezia . . .	0,0045	4300	1260	—

Die Vedretta del Forno. — Im Ergänzungshefte Nr. 23 der „Geographischen Mittheilungen" wurde darauf hingewiesen, dass die Kalkgebirge der westlichen Ortler-Alpen durch ihre Schroffheit der Bildung ansehnlicher Ferner hinderlich sind. Diese Hindernisse bestehen auch in den südlichen Ortler-Alpen in den schroffen Schieferhängen der Tirolischen Seite, während hingegen die der Gletscherausbreitung so überaus günstige Italienische Abdachung des Gebirges und das Terrain südöstlich des Cevedale-Stockes das Entstehen zweier grosser primärer Ferner ermöglicht haben. Der bedeutendere derselben ist die Vedretta del Forno, deren Umfassungsbogen vom Monte Rosole bis zur Cima S. Giacomo 45.600 Fuss beträgt.

Die Vedretta del Forno ist zugleich der grösste Gletscher der Ortler-Alpen. Ihr Firngebiet besteht aus drei Zuflüssen, aus jenem westlich des Pallon della Mare, jenem südlich desselben und jenem nördlich der Punta di S. Matteo, der wildesten Eiswüste des Ortler überhaupt. Die Zuflüsse an der Seite des Pallon della Mare bedecken das grosse, vom Monte Rosole bis zum Monte Saline reichende und durch die Scala del Forno scharf abgegrenzte Plateau. Ein tief eingeschnittener, steil zum Col Taviela emporführender Kanal trennt dasselbe von dem südlichsten Fernerabschnitte. Der Absturz des ziemlich spaltenfreien Eisplateau's in die Tiefe des westlichen Gletscherzweiges ist ausserordentlich wild und steil und daher wahrscheinlich ungangbar.

Die vereinigten Firnströme bilden eine der grössten Eiszungen der Ost-Alpen, denn sie erreicht 15.000 F. Länge und 2800 F. Breite. Ihre gesattelte Oberfläche, obgleich furchtbar zerrissen, ist bequem gangbar, fliesst zuerst nach Norden, biegt an der Mündung des Val Rosole nach NW. ab und erreicht unterhalb der Malga del Forno ihr pittoreskes Ende. Die Neigung der längsten Gletscheraxe vom Passo della Vedretta rossa bis zum Gletscherende beträgt 10° 2′.

Ausser sehr ansehnlichen Seitenmoränen besitzt der Gletscher eine kolossale Mittelmoräne, vielleicht die grösste der Ost-Alpen. — Mit der Messung der Thalzugsgeschwindigkeit der Ferner konnte ich mich dieses Jahr wegen der Grösse des Arbeitsrayons nicht befassen.

Die Vedretta la Mare. — Die Vedretta la Mare besteht aus den Firnzuflüssen, welche vom Cevedale und dem Pallon della Mare herabkommen, und besitzt drei Gletscherzungen, deren mittlere die Sohle des Hauptthales erreicht, wodurch sich der Gletscher zur primären Ordnung qualificirt. Die Neigung dieses gut gangbaren Ferners von seinem Ende bis zum Passo la Mare beträgt 12° 40′.

Der Name La Mare, welchen die Generalstabskarte diesem Gletscher giebt, hat seine vollkommene Berechtigung.

Die Vedretta rossa. — Die schön umrahmte Vedretta rossa verdankt ihren Namen wahrscheinlich den oxydirten röthlichen Felsen, welche sie einschliessen. Ihre anfänglich so zahme, nachher mit grosser Steilheit herabreichende Eiszunge steht im augenfälligen Missverhältnisse mit ihrem sehr ansehnlichen, gut gangbaren Firngebiete. Die Neigung des Ferners von der Einsattelung zwischen Pallon della Mare und seinem Vorbau bis zum Gletscherende beträgt 15°.

Die Vedretta Careser. — Die Vedretta Careser ist auf der Generalstabs- und Katasterkarte unbenannt, gehört zu den ebensten, gangbarsten Gletschern, nur ihre Eiszunge zieht steil und zerklüftet herab. Die Neigung des Ferners vom Passo Martello bis zu seinem Ende beträgt 10° 8′.

Eine bei sekundären Fernern seltene Erscheinung ist die ausgesprochene und ziemlich bedeutende Ebene am Gletscherende.

Die übrigen Gletscher. — Die übrigen Gletscher sind kleine, von wilden Felskämmen umringte Hochferner.

[1]) Einschliesslich der Vedretta Rosole jedoch 0,3806 QM. Bei allen Gletschern wurde natürlich nur das Areal von Eis und Firn gerechnet, Inseln eisfreien Terrains ausgeschlossen.

Die	Neigung	der	Vedretta	Vallenaja	beträgt	28° 24′,	
„	„	„	„	Marmotta	„	23°,	
„	„	„	„	Saline	„	18° 21′	(die Eiswände ungerechnet),
„	„	„	„	Taviela	„	24° 56′,	
„	„	„	„	Cadini	„	24° 7′	(vom Col Cadini aus),
„	„	„	„	Vedretta degli Orsi	beträgt	16° 9′,	
„	„	„	„	Cavajon	„	18° 18′,	
„	„	„	„	Chiarena	„	26° 23′	(vom Tresero aus),
„	„	„	„	Rosole	„	15°.	

Die Namen Vedretta Cadini, degli Orsi, Taviela, Cavajon, Vallenaja sind unter der Bevölkerung üblich, die Bezeichnungen Vedretta Saline und Vedretta Vió́s schienen mir durch die Ursprünge dieser Gletscher gegeben. Die Vedretta Zampil und die Vedretta Venezia verdienen kaum Erwähnung.

Gletscherabnahme. — Wie fast überall in den Alpen, so tragen auch die Ferner des südlichen Ortler-Complexes deutliche Spuren der Abzehrung. Die Terrains von Le Lame, des Val Lago lungo, alle Seitenthäler und eben so das grosse Val della Mare waren ehedem mit Eis bedeckt. Kurz bevor man zur Malga Ponte vecchio kommt, eben so auf dem Felsabsatze vor La Mare und bei der Malga Palu stösst man auf Felsschliffe der Thalsohle, wie ich sie ausgesprochener nur am Fusse des Schlosses Bruck bei Lienz in Tirol gesehen habe und welche ihre Erhaltung nur der Solidität jener gneisartigen Gesteine verdanken, welche die unteren Partien des genannten Thales theilweise bilden. Auf der Generalstabskarte ist im Pozzo Cavajon ein kleines Eisfeld eingetragen, dasselbe existirt nicht mehr.

IV. Die Thäler.

Das Val della Mare. — Das Val della Mare, über $1^1/_2$ Meilen lang, im Mittel 5000 Fuss hoch, fällt von seinem Kulminationspunkte, dem unteren Hohenferner-Joche, zuerst rasch herab, geht dann in eine mässig geneigte, öde, braungraue Thalwanne über, welche ich Val Venezia nenne, erweitert sich darauf zur Fläche, stürzt schroff in den Kessel von La Mare, bald nachher in jenen von Ponte vecchio herab. Zwischen La Mare und Ponte vecchio ist das Thal eine von rauhen, wilden Hängen eingeschlossene Schlucht, auf deren Sohle der schäumende Gletscherbach in zorniger Hast zwischen glatten Felswänden über jähe Klippen thalwärts eilt.

Unterhalb der nachgenannten Sennhütte findet der letzte Terrassenabsatz Statt, dessen Felsen den Wildbach klausenähnlich mehrere 100 Schritt weit begleiten. Mit continuirlichem sanften Gefälle erreicht das Val della Mare, dessen Direktion im Allgemeinen von Norden nach Süden gerichtet und dessen linke Wand steiler als die rechte ist, als einförmiges grünes Längenthal die Tiefe von Cogolo. Hier findet die Vereinigung mit dem Val del Monte Statt, bis Fosine heisst das Thal Val di Pei, dann Val di Sole.

Das Val del Monte. — Das Val del Monte, in seinem oberen Theile Val Bormina genannt, ist vom Passo Sforcellina bis zu seiner Vereinigung mit dem Val della Mare (beide Thäler werden von den Quellen der Noce, Deutsch: Nos, durchrauscht) $1\frac{1}{2}$ Meilen lang und erhebt sich in mehreren Terrassen bis zu seinem höchsten Punkte. Die mittlere Thalhöhe beträgt 5000 Fuss. Das wilde Val Bormina geht an der Mündung des Val Montoz in eine an 530 Klafter lange und an 140 Klafter breite, völlig ebene Fläche über, deren Beschaffenheit der Name der daselbst gelegenen Malga Palu (Sumpf) kennzeichnet. Darauf folgt eine mehrere 100 Klafter lange Klause mit scharfem Gefälle, nach derselben treten die Thalwände wenig, beim Sauerbrunnen jedoch entschieden zurück. Das Thal schliesst mit dem schluchtähnlichen plötzlichen Abfall in die Tiefe des Val di Pei. Die zahlreichen von Norden und Süden vorgeschobenen Gebirgsäste machen es zum Querthale, die rechte Thalwand ist steiler als die linke.

Das Val del Forno. — Das Val del Forno, vom Frodolfo durchrauscht, von seinem Ursprunge bis zur Einmündung des gleichnamigen Gletschers Val di Cedeh, von da bis Sta Caterina Val del Forno (weiter bis Bormio Val Furva genannt, in welches bei S. Nicolo das Val del Zebru mündet) genannt, ist $1\frac{1}{4}$ Meile lang, fällt in dem erstgenannten Thalabschnitt mit gleichmässiger geringer Neigung, in dem nachgenannten mit ausgesprochenen Stufen herab, rechts begleiten es sanfte Schieferhänge, links rauhe, begletscherte Kämme. Das Thal enthält einige landschaftliche Momente von grosser Schönheit, im Ganzen eng geht es an der Einmündung des Val Gavia in die kleine Alluvialebene von Sta Caterina über. Die mittlere Thalhöhe beträgt an 6200 F.

Klima. — Das Klima Pejo's ist zufolge des vollkommenen Schutzes gegen Nordwinde und der sonnigen Lage des Gebirges im Vergleiche mit seiner bedeutenden Höhenlage aussergewöhnlich günstig und günstiger als jenes der Thalorte Cogolo, Celadizzo und Sta Caterina.

Vegetation. — Das Vegetationsareal der südlichen Ortler-Alpen, so weit dasselbe in der Karte zur Darstellung gelangte, umfasst 3413 Joch Wald, 3678 Joch Hutweiden, 938 Joch Wiesen und Gärten, 242 Joch Äcker; 4469 Joch nehmen die Schutthalden und öden Berghänge, 2161 Joch die Felsen und 8812 Joch die Gletscher ein.

Die Wälder reichen bis 7100 Fuss in geschlossenen Ständen hinauf (einzelne Bäume erreichen sogar 7300 F. Höhe), umfassen ein noch immer ansehnliches Gebiet, sind jedoch grossentheils schütter, daher Murrenbildungen zunehmen. Die Klafter Holz kostet einen Gulden. Der einstige Bannwald am Südhange der Cima Fratta secca ist

völlig ausgeholzt, abgesägte Lärchenstämme mit bis 5 Fuss Durchmesser erinnern an die einstige Pracht desselben. Unter den Nadelhölzern herrscht die Lärche vor, dann die Tanne, die Zirbelnusskiefer ist schwach vertreten, die wenigen Laubhölzer bestehen aus Birken, Ulmen, Nussbäumen &c. Sehr schmal ist die Region des Krummholzes. Der zusammenhängende Grasboden endet bei ungefähr 8200 F. Vorzüglich ist die Wiesenkultur, die künstlichen Bewässerungen zeugen von der Emsigkeit der Bewohner. Eine Wasserleitung führt der Malga Saline das Wasser aus dem Val Vió zu. Das in der alpinen Flora so häufige Edelweiss fehlt gänzlich, um so gewöhnlicher ist das Vorkommen von Arnica. Von Kulturpflanzen reifen Weizen (August), Gerste (Anfang September), Korn, Erdäpfel (zweite Hälfte des Oktober), Flachs, Kraut, Gemüse, Fisolen &c.

Bevölkerung. — Die Bevölkerung der südlichen Ortler-Alpen ist durchgehends Italienisch. Die Bewohner leben von der Viehzucht und dem Handel, ein grosser Theil derselben (allein von Pejo mit 700 Einwohnern 150 bis 200 Männer) geht alljährlich im Winter als negozianti di rame (Kupferhändler) nach Italien. Das Verhältniss der männlichen zur weiblichen Bevölkerung von Pejo beträgt 3 zu 4.

Pejo und Sta Caterina. — Die Kirche von Pejo stammt aus dem Anfange des 13. Jahrhunderts. Das Dorf zählt 112 Häuser und ist vielleicht das schmutzigste in ganz Tirol. So entzückend schön es sich inmitten des emsig bebauten Geländes, umsäumt von dunkelen Forsten, am Fusse gewaltiger Schneeberge von Fosine aus ausnimmt, so einförmig ist die Landschaft in Pejo selbst, da sich hier der Hauptkamm dem Blicke entzieht.

Der Sauerbrunnen von Pejo (Acidule di Pejo), welcher aus dem Glimmerschiefer hervortritt und nur durch seine ungünstige Lage im hohen Gebirge, entlegen von allen wichtigeren Communikationen, daran verhindert ist, renommirten gleichartigen Mineralquellen Conkurrenz zu machen, jenen von Sta Caterina aber weit übertrifft, liegt 691 Fuss tiefer als das Dorf im Val del Monte. Ein guter Fahrweg führt von Fosine zu demselben. Eine andere, in chemischer Beziehung vielleicht eben so starke, Quelle befindet sich eine gute Stunde höher im Val del Monte, wird aber nicht benutzt. Der Sauerbrunnen Pejo's wird jährlich von ungefähr 500 Fremden, meist Lombarden, besucht. Die Kur besteht darin, täglich 5 bis 9 Maass Sauerbrunnen zu trinken; man erhält nebstdem bagni dolci, e bagni d'acqua forte, d. h. Süss- und Mineralwasser-Bäder (à 50 Kreuzer). Neben oder nahe bei der Fontana antica stehen vier Wirthshäuser, jenes von Olivo ist das beste (Table d'hôte &c.), Preise theuer, doch nicht so über alles Maass wie in Sta Caterina.

Die Trink- und Badeanstalt von Sta Caterina wird jährlich von ungefähr 200 Fremden besucht, welche in der Regel vorher Bormio benutzen. Besuchter als Pejo und Sta Caterina ist der Sauerbrunnen von Rabbi mit nur 3891 Fuss (Trinker) Meereshöhe. Sämmtliche Säuerlinge, welche wohl mit einander in Verbindung stehen, schmecken stark nach Tinte, was den bedeutenden Gehalt an schwefelsaurem Eisenoxydul (Eisenvitriol) verräth, ein Produkt der Zersetzung der in den Glimmerschiefern vorkommenden Eisen- (Schwefel-) Kiese. Sta Caterina's zwei Quellen sprudeln aus einem Moorgrunde hervor. Freie Kohlensäure und kohlensaures Eisenoxyd sind ihre Hauptbestandtheile, die eine enthält noch insbesondere Schwefel, die andere Magnesia. Die Quellen Sta Caterina's, an Tintengeschmack jene von Pejo übertreffend, fliessen schwach, stärker im Sommer, und versiegen oft im Winter.

Alpen. — Zahlreich sind die Alpen des südlichen Ortler-Gebietes, der Viehauftrieb hat indessen in den letzten Jahren wegen der sich allenthalben vermindernden Weideplätze abgenommen. Am 17. September findet die Thalfahrt Statt. Ausser den nachfolgenden Malgas (Sennhütten) giebt es noch einige an der Grenze des Waldwuchses gelegene Baitos, elende Hütten, welche den Schafhirten bloss für wenige Sommerwochen zum Aufenthalt dienen.

	Kühe.	Schafe.	Ziegen.	Schweine.	
Malga Saline . .	110	80	60	10	gehört zur Gemeinde Pejo.
Malga Talé . .	wird nach Saline bezogen,				gehört zur Gemeinde Pejo.
Malga Ponte vecchio	80	—	74	—	gehört zur Gemeinde Cogolo.
Malga Coel . .	109	145	82	16	gehört z. Gem. Pejo.
Malga Palu . .	Rinder- und Pferde-Alpe,				gehört zur Gemeinde Pejo.
Malga Termenago	70	—	?	—	gehört zur Gemeinde Pejo.
Malga Levi . .	83	—	80	—	gehört zur Gemeinde Rabbi.
Malga Malgarac	?	?	?	?	?
Malga Borche . .	65	—	60	—	gehört zur Gemeinde Cogolo.
Malga la Mare .	128 (Kälber)	—	23	—	gehört zur Gemeinde Cogolo.
Malga del Forno	?	?	?	?	gehört dem Val Furva.
Malga Vedrignana	?	?	?	?	gehört zur Gemeinde Cogolo.

Pejo besitzt an 1000 Stück Rindvieh, 150 Ziegen, 300 Schafe und 120 Schweine. Die Malga Saline producirt jährlich für 800 Gulden Käse und Butter, sie ist nach Talé (die besten Kräuter) die ausgezeichnetste des Thales. Palu ist eine sogenannte Pferde-Alpe, La Mare eine Galt-Alpe, also ohne Milchwirthschaft.

Jagd. — Die südlichen Ortler-Alpen bilden ein sehr ergiebiges Jagdgebiet. In den öden Felsenkesseln des Val Marmotta, Lago lungo und an den verfallenen Felsufern der Laghetti delle Lame (welche wegen ihrer Kleinheit nicht alle in die Karte aufgenommen werden konnten) sitzen sorglos schlaue

Murmelthiere, die Grasböden am Saume der Schutthalden beleben muntere Gemsen, deren Spuren man auch überall im höheren Gebirge begegnet; Bären hausen in den Waldwildnissen von La Mare und im Val Monte, wilde Hühner, Alpen-Hasen trifft man überall in den Büschen; dessenungeachtet findet man in Cogolo, noch mehr aber in Pejo nur Sonntagsjäger.

V. Geognostische Verhältnisse.

Vorherrschende Gesteine. — Die südlichen Ortler-Alpen gehören vorherrschend dem Glimmerschiefer und seinen Varietäten an, welche Gesteinsmassen auch den centralen Theil derselben und die Vorberge des Ortler-Massivs bilden.

Die Glimmer- und Thonglimmerschiefer der unteren Thalhänge des Val della Mare, besonders jene der Westseite, sind sehr quarzreich und nehmen mehrentheils einen gneisähnlichen Charakter an. Besonders deutlich, zum Theil gangartig, sind die Quarzausscheidungen des Glimmerschiefers am Filon di Seroden, Corno Viós, Punta Cisa &c. Im Val Viós dagegen herrscht ein dem Glimmerschiefer nahe stehender, ebenfalls sehr quarzreicher Thonglimmerschiefer vor. In den Felsmassen nahe der Hohen Viós-Spitze finden sich auch licht-bläulichgraue, dunkelgraue, dunkelbraungraue Übergangsschiefer, ferner silberweisse, dem Glimmerschiefer nähere Gebilde; in letztere sind kleine Quarzkörner eingestreut. Vierzig Fuss unterhalb dieses Gipfels, da wo der oberste Felssaum aus dem Eiskörper zu Tage tritt, traf ich den vollendetsten Thonglimmerschiefer und in unmittelbarer Nähe wieder Glimmerschiefer.

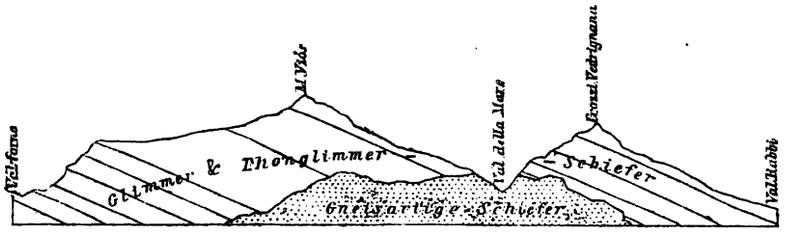
Die südwestlichen Nachbarn des Monte Viós, der Monte Saline und die Cima Taviela, gehören dem Thonglimmerschiefer, die Punta Cadini, eben so die Felsen der Pala Toricla entschieden dem (ziemlich quarzreichen) Glimmerschiefer an. Minder quarzhaltig sind die grobblätterigen Glimmerschiefer am Südhange des Corno Corronaccia, feinblätterig, quarzreicher die ausgesprochenen Glimmerschiefer der Cima Fratta secca, insbesondere am Südabhange, indess der über den Monte Castello zum Pian dei Camuzzi ansteigende Felszug eben so wie der Gipfel des Monte Tresero und die Gegend des Montoz-Passes mehr oder weniger deutliche Merkmale des Thonglimmerschiefers tragen. Die Umgebung des Gavia-Passes, die Felsmassen zunächst östlich des gleichnamigen Thales bildet ein gneisartiger Glimmerschiefer. Der nördliche Nachbar des Viós, der Pallon della Mare, besteht aus einem grobblätterigen, quarzarmen Glimmerschiefer, derselbe kann jedoch gleichwie der Monte Cevedale auch der Thonglimmerschieferzone zugerechnet werden.

Auf der östlichen Thalseite des Val della Mare, unterhalb Fontana Fredda, existiren dieselben Glimmerschiefer-Varietäten, oft mit grossen silberweissen Glimmerblättern, abwechselnd mit dunklem Glimmer und dem Hornblendeschiefer ähnlich. Oberhalb dieses Ortes beginnt eine graue Thonschieferart, sie nimmt gegen die Malga Borche zu, ihr Vorkommen ist jedoch gering. Die Cima Garneda bildet ein grobblätteriger Glimmerschiefer, jener der Cima Ganani und der Cima Vallon delle acque ist dem Übergangsschiefer ähnlich, auf der letzteren Spitze quarzreicher. Ausgesprochen ist der Thonglimmerschiefer der Rothspitze, dem Glimmerschiefer näher sind die Felsen der Cima Lago lungo, an deren Südhange ein dunkler Graphitschiefer vorkommt, welcher wahrscheinlich mit Glimmerschiefer oder Thonglimmerschiefer wechsellagert. Nahe dem Gletscher-Ende der Vedretta Careser fand ich Brauneisenstein, entstanden durch Verwitterung von Eisen- (Schwefel-) Kiesausscheidungen im Glimmer- oder Thonglimmerschiefer.

Die tieferen Regionen der südlichen Ortler-Alpen sind es somit fast ausschliesslich, welche den gneisähnlichen Schiefern angehören; diese Thatsache steht sehr gut in Zusammenhang mit der in meinen Arbeiten über Trafoi und Sulden angenommenen Möglichkeit, dass die Erhebung der Ortler-Masse von diesen dem sogenannten Urgebirge angehörenden Gesteinen ausging.

In den südlichen Ortler-Alpen herrscht somit grosse Einförmigkeit, so dass die ganze Zone als zu den metamorphischen Schiefergebilden gehörig betrachtet werden kann. In der neuen Hauer'schen Karte der Österreichischen Monarchie (Blatt V und VI.) sind im Val Furva so wie bei Trafoi lauter Kohlenschiefer eingetragen, obgleich die Schiefer dieser Distrikte ganz dieselben sind, welche im Rabbi-, Martell- und Ulten-Thale vorkommen, wo ein ganz entschiedener Glimmerschiefer in der Karte verzeichnet ist. Was berechtigt zu solchem Vorgehen, da die petrographischen Eigenschaften dieselben sind? Vielleicht Petrefakte? Nun ich habe fleissig gesucht, aber Nichts gefunden und in keinem Kabinet dürften Versteinerungen aus unseren sogenannten Thonglimmerschiefern vorkommen.

Lage der Schichten. — Die Schiefer der südlichen Ortler-Alpen verflachen sich im Allgemeinen von Westen nach Osten, diess gilt sowohl von dem Hauptkamme wie auch von jenem Gebirgszweige, welcher das Val della Mare im Osten begleitet. Die nothwendige Folge davon ist die sanfte Abdachung des westlichen Thalgehänges des Val della Mare und des Val di Rabbi, die schroffen, nur im Gebiete der Vedretta del Forno durch Plateaux unterbrochenen Hänge der jenseitigen Thalwände.



W. Geognostischer Durchschnitt der südlichen Ortler-Alpen. O.

Diese Regel gilt jedoch nur im Allgemeinen, lokale Ursachen haben an vielen Orten Abweichungen erzeugt, so die Aufrichtung und Umbiegung der Schichten an mehreren Stellen des Ganani-Zuges und am Ost-Ende der Crozzi Taviela gegen Osten, das Ansteigen derselben im Corno Vió-Zuge gegen Nordwesten, an der Cima Tovi von Norden nach Süden, ihre senkrechte Aufrichtung in der Catena dei Mughi, fast eben so in den südöstlichen Felsen der Vió-Spitze, indess die Schichten der Montoz- und Corno dei 3 signori-Masse von Norden nach Süden oder von Nordwesten nach Südosten einfallen.

VI. Touristischer Theil.

Einleitung. — Anfangs August 1867 reiste ich von Jägerndorf, meinem Garnisonorte, über Wien, Venedig, Trient, Cles und Fucine nach Pejo. Meinen bewährten Führer Johann Pinggera aus dem Sulden-Thale hatte ich brieflich beauftragt, am 24. August daselbst einzutreffen.

In Fucine verliess ich den Wagen am 23. August 5 Uhr Abends, übergab mein Gepäck einem Karrenführer und wanderte, mächtig angeregt durch die Erhabenheit der Landschaft, welche, zur Durchforschung ausgewählt, aus dem Hintergrunde des Val di Pei hervorblickte, eiligen Schrittes den guten Weg hinauf über Celadizzo, Celentino nach Cogolo. Schon hier erregten mehrere Leute, welche mir als gebirgskundige tüchtige Bergsteiger bezeichnet worden, mein gegründetes Misstrauen. Die Bergnamen waren allen fremd, ich entschied mich daher, den Träger, welchen ich für meine Gebirgswanderungen bedurfte, in Pejo zu acquiriren; ich verliess Cogolo, überschritt die Nos, stieg steil hinan, erreichte den Fahrweg und 7 Uhr Abends bei eingetretener Dämmerung, in dem Augenblick, als ein Gussregen losbrach, das Wirthshaus Balthasar Olivo's unmittelbar neben dem Sauerbrunnen. Der Regen vertrieb eben auch die Badegäste von dem beliebten „bocce-" Spiel. Ein grosses Fräulein aus Brescia gab durch Lärmen mit einem Küchenmörser das Zeichen zum Souper. Bei Tische sprach ein alter Geistlicher fanatisch für das Conkordat, sassen entschiedene Italianissimi, wie ich aus ihren Reden erkannte; das grosse Fräulein schien zärtliche Gefühle für mich zu hegen, wie ich aus Anderem erkannte.

Den nächsten Tag (24. August) verlegte ich mein Hauptquartier in die Cannonica des Kuraten von Pejo, Giuseppe Baggia, da Olivo's Wirthshaus für meine Bergtouren viel zu tief lag. Der Capo comune Pejo's, Benvenuti, welcher mein Gepäck und einen Eimer Rothwein auf einem Karren nach dem Dorfe fuhr, geberdete sich in exaltirter, darum verdächtiger Weise als Österreicher und rief, indem er mit seinem Stock einen kühnen Hieb auf das Wiesengelände führte, aus: „Wann wird der gesegnete Augenblick kommen, wo wir die Italiener dieses fühlen lassen werden?" Dem patriotischen Eifer folgte ein grosser schriftlicher Conto für den „capitano del genio" und dann von Seite des Kuraten die Vorstellung des Zimmermanns Antonio Chiesa (mit dem Beinamen Rasegot), des, wie er mir sagte und ich mich nachher überzeugte, einzigen für mein Vorhaben geeigneten Mannes im Orte. Chiesa, ehedem Kapuziner, eine Spezialität in jeder Beziehung, mittelgross, 60 Jahre alt, zur Mumie vertrocknet, schien die Parodie eines Bergsteigers, aber ich lernte in dem alten, über alle Maassen schlauen Manne nachher einen treuen, ausdauernden Gefährten schätzen, welcher durch seinen unverwüstlichen Humor, seine originellen Gesten viel zur Belebung der Reise beitrug und mir durch seine Bereitwilligkeit und Intelligenz sehr nützlich wurde.

Bald darauf kam Pinggera von Sulden, er kam mit einem grossen rothen Regenschirm, Steigeisen, Bergstöcken, Axt, Strick &c. und einer Maassflasche, welche ihm ein kranker „Bekannter" mitgegeben hatte, damit er sie mit Sauerbrunnen gefüllt zurückbringe (!). Mit grosser Freude begrüsste ich den wackeren Gefährten, sein Erscheinen überhob mich jeder Sorge, er erhielt ein Zimmer neben dem meinigen.

Am 25. August machte ich mit ihm bei heftigem Regen einen Spaziergang nach der Malga Ponte vecchio und zurück nach Pejo. Am folgenden Tage verliess ich mit Pinggera und Chiesa um 8 Uhr Morgens Pejo, den Corno Vió zu besteigen, um auf diesem ersten Basispunkte mit der Kartenzeichnung und Höhenbestimmung zu beginnen. Um

9 Uhr kamen wir zur Malga Saline, Regen vereitelte das Unternehmen. Ich begnügte mich mit einigen Höhenmessungen von der Sennhütte aus, wobei mein Notizbuch zu meiner tiefsten Trauer in jenen Koth fiel, welcher die Umgebung jeder Italienischen Alpe bildet. Um 12 Uhr kehrten wir nach Pejo zurück.

1. Besteigung des Corno Viós, 7904 W. F.*)

Den Zeichen günstigeren Wetters vertrauend verliessen wir am 27. August die Cannonica um $5\frac{3}{4}$ Uhr, schritten über das Wiesengelände oberhalb Pejo's und den kleinen Wald von S. Rocco hinauf, dann einförmigen Bergflanken entlang durch schüttere Stände mächtiger Lärchen zur Malga Saline. Chiesa sprach ohne Unterlass, schilderte gefahrvolle Erlebnisse, hielt häufig inne, um den Effekt der Darstellung zu erhöhen und den Eindruck zu erfahren, welchen seine Erzählungen auf uns machten, und war sichtlich betrübt, sich getäuscht zu sehen. Pinggera meinte: „Wenn der alte Narr so fortred't, kommt er auf keinen Spitz hinauf."

Um $6\frac{3}{4}$ Uhr kamen wir zur Malga Saline, überwanden den jähen Abhang über derselben am Ende der Waldregion, wanderten über den platten Weiderücken des Filon di Seroden, dann über einige rauhe, trümmerbedeckte Köpfe hinauf und langten um 8 Uhr am Corno Viós an. Sogleich entfernten wir den Steinmann (das trigonometrische Signal), der Messtisch wurde aufgestellt, nach dem zweiten Basispunkte, Cima Ganani, orientirt; als diess geschehen war, standen wir in Wolken. Pinggera und Chiesa brachten dürres Holz und machten Feuer; vier Stunden harrte ich beim Messtisch aus, die Augenblicke auszubeuten, in welchen der Wind ein Loch in die Nebelmasse risse, doch vergeblich; um 12 Uhr verliessen wir die Spitze, nachdem die Führer 6 Maass Wein in Flaschen und einem Fässchen, Strick, Axt und Steigeisen in den Felsen versteckt hatten, und kehrten nach der Malga Saline zurück. Oberhalb derselben kamen wir an tiefen Felslöchern vorbei, dumpf und finster wie die Wohnung eines Proteus anguinus; Chiesa that den sonderbaren Vorschlag, darin zu übernachten.

Draussen floss der Regen in Strömen, in der Sennhütte Chiesa's Rede; er las den Hirten aus einem geschriebenen Büchlein, welches er beständig bei sich trug, allerhand spasshafte Curiosa vor, kam aber mit den Leuten, welche ihn für einen Aufschneider erklärten, in Streit. Als der Narr von Pejo, welcher heraufgekommen war, mich durch seine Zudringlichkeit belästigte, rief Chiesa nicht ohne Würde: „Andé, questo s'e un personaggio da rispettar (Geh, diess ist eine respektable Persönlichkeit)!" Pinggera sprach Deutsch zu Chiesa, dieser Italienisch zu Pinggera, sie verstanden sich daher nicht; letzterer regalirte uns mit am Feuer gerösteten salzbestreuten Schwämmen, — wie er sagte, Tage lang seine einzige Nahrung. Nachts schlief ich bleiern, durch Flöhe Anfangs etwas ungemüthlich, in der Holzverschallung des Malghero (Obersenner), indess die Hirten schreiend die Polenta bereiteten und Chiesa dazu einluden. Dieser machte dem Gerichte mehr Ehre, als den Sennen wohl lieb war, obgleich er in einer längeren Rede seine Verachtung gegen dieses „manjal" aussprach. Noch bis Mitternacht waren wir dem Gedankenandrange Chiesa's Preis gegeben, dann noch Pinggera, und als ich früh erwachte, sprach Chiesa noch immer, diessmal zu dem Geisbuben. Um 7 Uhr (28. August) verliessen wir die Malga und kamen von Regen durchnässt nach Pejo; Nachmittags Spaziergang nach dem Sauerbrunnen.

2. Besteigung der Cima Garneda, 9152 W. F.

Früh $8\frac{1}{2}$ Uhr (28. August) verliess ich mit Pinggera allein bei zweifelhaftem Wetter Pejo. Unser Ziel war die Cima Garneda, welche von dem Dorfe aus den Eindruck eines verfallenen Felsenschlosses macht. Zuerst mussten wir 1105 F. tief in das Val della Mare herabwandern, den Bach beim Gehöfte Villa nuova übersetzen, dann nahe dem aus dem Val Levi kommenden Wildbach sehr steil ohne Pfad durch Laub- und Nadelwald hinansteigend kamen wir zu den Bergwiesen und Hütten von Fontana Fredda und abermals durch Wald, doch mit verminderter Steilheit, zur Malga Borche ($10\frac{3}{4}$ Uhr). Der lahme Senner, welcher bei unserem Eintritt in nicht geringes Staunen gerieth, meinte: „Ho visto subito che siete un Inglese" (Ich habe gleich geschen, dass Ihr ein Engländer seid), fand den Ehrgeiz des Spitzenbesteigens räthselhaft, und da er an meiner Pfeife besonderes Wohlgefallen fand, überbot er den Ankaufspreis um 5 Kreuzer. Von der Malga Borche aus benutzten wir den guten Steig zur Malga Levi ($11\frac{3}{4}$ Uhr), woselbst mich einer der Senner durch seine Kenntniss der Bergnamen überraschte. Als wir darauf über welligen, in Absätze gebrochenen Alp-Boden mässig ansteigend die grosse Mulde des oberen Val Levi verfolgten, gab ein Murmelthier im Croz nero den Warnungspfiff und überall, wohin wir nun kamen, wurden wir von den schelmischen Thieren angepfiffen, oft in nächster Nähe, ohne dass wir sie jedoch erblickten.

Indem wir das Thal verliessen und einen Blockhang von 30 bis 35° Neigung hinanschritten, gesellten sich zwei Hirten zu uns. Es half Nichts, dass ich sie versicherte, wir bedürften keiner Wegweiser, sie sagten: „Öhö! Andemo anche noi altri per piaser (auch wir anderen gehen zum Vergnügen), und wenn Ihnen zufällig Etwas in die Hand kommt, so können Sie es uns geben,— sa Lo (wissen Sie)!",

*) Der Corno Viós liegt bereits oberhalb der Baumregion, das Arvengestrüppe im Titelbild wurde der Staffage wegen aufgenommen.

schienen sich indess bald eines Besseren zu besinnen und kehrten wieder zu ihren Schafen zurück. Wir aber gingen über die Blöcke aufwärts, betraten den Kamm, Pinggera stieg zurück, mein bei der ¾stündigen Rast unterhalb desselben verlorenes Federmesser zu suchen, ich allein überwand den jähen Felshang und betrat um 3 Uhr die Spitze. Diese besteht aus einer 20 Schritt langen, 2½ Schritt breiten Felsschneide. In nächster Nähe umgaben mich braungraue Schieferschroffen, in denen die Murmelthiere (Mermentel von den Deutschen Älplern genannt) ein Asyl gefunden zu haben schienen, ihr schriller Pfiff ertönte ohne Unterlass. Vom Kuraten aus Pejo unausgesetzt beobachtet, beschäftigte ich mich 1½ Stunden lang mit Höhenmessungen am Gipfel; das Wetter liess viel zu wünschen übrig, doch lagen die Spitzen der südlichen Ortler-Alpen unverhüllt gegenüber. Um 4¾ Uhr erwärmte der letzte Sonnenblick die rauhen Fels-Pyramiden der Cima Levi, Vegaia &c., ich nahm mein Stativ auf den Rücken, verwahrte das Winkelinstrument und stieg langsam die zerrissenen Hänge abwärts zu Pinggera, welcher mein Messer noch immer suchte. Wir gaben die Hoffnung auf, es zu finden. Über Blockhalden, dann im Lauftritte, durch einen Gussregen begünstigt, ging es das Val Levi herab zu den Hütten Levi, Borche und von hier an wieder ohne Pfad durch Wald über jähe Halden zur Fontana Fredda; Dämmerung. Pinggera, welcher bei Nacht eben so gut sieht wie bei Tage, irrte keinen Fuss breit, beim Herablassen an den Zweigen und mittelst des Bergstockes über die schroffen Hänge zerschlug er zwar die ausgetrunkenen Flaschen, doch kamen wir genau an der Brücke bei Villa nuova ins Thal herab. Die langweiligen Zickzacks der jenseitigen Thalwand bei völliger Finsterniss rasch hinaufsteigend trafen wir um 7½ Uhr in der Cannonica ein. Die dicke Marie trug den geistlichen Herren (nebst dem Kuraten befindet sich in Pejo ein Hülfspriester, ein aus Italien vertriebener Jesuit) und uns sogleich das Nachtmahl auf.

3. Besteigung des Corno Viós, 7904 W. F.

Am 30. August strahlte der Himmel in durchsichtiger Klarheit, ich entschloss mich daher zur abermaligen Besteigung des Corno Viós, um die am 27. August durch das Wetter vereitelte Triangulirung daselbst zu eröffnen und die folgenden Tage im Hintergrunde des Val della Mare zuzubringen. Um 8½ Uhr, nachdem die Führer bedeutende Quantitäten von Thee und Butterbrod — Pinggera ungeachtet meines Drängens wie immer mit bedächtiger Langsamkeit — bewältigt hatten, verliessen wir Pejo. Chiesa war sehr gesprächig, erklärte falsche Bergnamen und machte sich bittere Vorwürfe über seine Unhöflichkeit, als er einmal an meiner rechten Seite ging.

Um 9½ Uhr kamen wir zur Malga Saline, um 10¾ Uhr standen wir am Corno Viós, + 9° R. Die Arbeit daselbst dauerte 7½ Stunden. Pinggera, seit einigen Tagen in Folge übermässig genossener Milch krank, lag regungslos am Boden hingestreckt, Chiesa, die Nützlichkeit der Geometrie erörternd, behauptete, dass ein General ohne dieselbe nicht fähig sei, eine Schlacht zu gewinnen.

Um 6¼ Uhr traten wir den Rückweg vom Gipfel an (Aussicht: die Presanella, 11.270 F., mit ihren unvergleichlichen Eiswänden, der majestätische Monte Saline, Monte Viós, doch nicht dessen höchste Stelle, &c.), kamen 7 Uhr zur Malga Saline, woselbst ich übernachtete, indess Chiesa mit Pinggera nach Pejo ging, um ihn durch einen unfehlbaren Trank zu kuriren; zeitig Morgens sollten beide zurückkehren.

4. Besteigung der Cima Ganani, 9132 W. F.

Am 31. August 7¾ Uhr wanderten wir von der Alpe nach der Malga Ponte vecchio; die Thatsache, dass Pinggera schon jetzt Chiesa's Wahl der zahlreichen Steige des westlichen Gehänges des Val della Mare corrigirte, zeigte von der Terrainkenntniss und Orientirungsgabe dieses Mannes. Tags zuvor hatten wir den am Corno Viós deponirten Wein und eine Maassflasche vermisst, die Umstände sprachen dafür, dass Chiesa, welchen wir bisher nur als Schwätzer kannten, der heimliche Zecher gewesen sei. Pinggera, dem das sonderbare Wesen des alten „ganz schlechten" Mannes mit dem Fuchskopfe wenig vertrauenswürdig erschien, sprach entschieden für den Flaschenverdacht, — mir missfielen Chiesa's Widersprüche bei Ortsbenennungen. Als wir nach Ponte vecchio kamen, nannte er die Cima Tov di Malé — ein Name, dessen ich bereits sicher war — Cima del Sasso rosso, eine Bezeichnung, der man die Eingebung des Augenblicks zu deutlich ansah. Chiesa erhielt dafür einen strengen Verweis und wurde mit Entlassung bedroht.

Von der Alpe aus stiegen wir auf einem vortrefflichen, waldbeschatteten Zickzackwege zur grossen, bereits verlassenen Malga Vedrignana hinan, verbargen hier das Kochgeschirr und die Vorräthe (9 Uhr 20 Min.) und wanderten die einförmigen Wald- und Weidehänge (Bärenspuren) in südöstlicher Richtung aufwärts. Über eine steil abfallende Bergrippe erreichten wir die Cima Vallon delle acque, verfolgten den klippigen Gebirgskamm nach Norden und erreichten um 12½ Uhr den scharfen Rücken der Cima Ganani; in nächster Nähe sprang ein Alpenhase auf, am Grate sassen sieben Dohlen, welche uns mit ihren ernsthaften schwarzen Augen vielsagend anblickten und unter heiserem Gekrächze davon flogen.

Die Arbeit auf diesem zweiten Basispunkte (Aussicht jener der Cima Garneda ähnlich) währte bis 6¾ Uhr, begünstigt durch klares Wetter, doch pfiff beständig ein schar-

fer Westwind in den Steinfugen des Gipfels. Pinggera stieg zu einem „Sen'ele" des Rabbi-Hanges hinab, Chiesa, schweigend und durch unser Misstrauen, welches er ahnte, gekränkt dasitzend, schlug Speise und Trank ab, erst nach wiederholten Aufforderungen rauchte er eine Virginia. Mir that der arme Mann herzlich leid, um so mehr, als er keinen Augenblick unterliess, sich mir während der Arbeit nützlich zu erweisen.

Den Rückweg nahmen wir über eine Felsterrasse nächst westlich unterhalb der Spitze, um 8 Uhr kamen wir nach der Malga Vedrignana, unserem Nachtlager. Zum Nachtmahl diente Risotto, welcher den ganzen Kochkessel füllte, aber mit ranzigem Speck zubereitet worden war, weshalb ich und der noch immer marode Pinggera fast Nichts davon geniessen konnten, Chiesa dagegen liess kein Reiskörnchen übrig, was der selbst auferlegte Fasttag genügend erklärte. Die Disharmonie liess allmählich nach, Chiesa wurde, durch meine Theilnahme erfreut, wieder gesprächig, und als wir uns neben dem Feuer auf herbeigeholte Dachsparren streckten, wollte er eine lange Geschichte erzählen, was wir indess nicht zugaben.

5. Besteigung der Rothspitze, 10515 W. F.

Am Morgen des 1. September, meines Geburtstages, brachen wir zur Besteigung der Rothspitze um 5 Uhr auf und gingen auf einem schmalen Steige nächst der oberen Waldgrenze an schroffen Bergflanken hin hoch über der Thalsohle in nördlicher Richtung weiter, bogen um den Absenker der Rocca delle Lame, wanderten durch Risse, Riegel und Mulden am nördlichen Abhange dieses Zuges und erreichten die kleine Ebene am Fusse der steil endenden Vedretta Careser. Das Übersetzen der mächtigen Gletscherabflüsse war der Instrumente wegen, von welchen immer Pinggera den Kasten, Chiesa das Stativ nebst dem Winkelinstrument trug, mit Zeitaufwand verbunden.

Die schroffe Eiszunge umgehend betraten wir den jähen Südhang der Cima Laga lungo, überwanden kletternd mehrere Felsterrassen, durchquerten mit kleinen See'n erfüllte Felsmulden und gelangten endlich über langwierige Trümmerfelder 10¼ Uhr zu der gut gangbaren Firnregion. Die Vedretta Careser ist der ebenste Ferner, den es geben kann, der Weg zum Passo Martello wurde daher in kürzester Frist, selbstverständlich ohne Seil, zurückgelegt.

Vom Passe aus stiegen wir einen felsdurchzogenen breiten Schneegrat zur abgestumpften Rothspitze hinan, auf welcher wir um 11½ Uhr eintrafen. Pinggera, dessen Zustand immer bedenklicher wurde, sank sogleich nieder, Chiesa besorgte die Horizontalstellung des Messtisches, welche Fertigkeit er schnell begriffen hatte, und erbaute aus Blöcken einen Tisch zum Auflegen des Rayonbuches. Leider erwies sich jedoch die Spitze zur Triangulirung minder geeignet, als ich es erwartet hatte, daher wir sie schon nach einem 2¼stündigen Aufenthalte wieder verliessen. Tuckett, welcher sie 1866 vom Val Rabbi aus bestiegen, hatte in einer in einem Steinmanne verwahrten Blechbüchse eine Notiz zurückgelassen. Ein Jahr lang trotzte die verbannte Blechbüchse dem polaren Klima einer Alpenzinne, jetzt dient sie mir als — Zahnpulverschachtel, um schon im nächsten Sommer auf einer Spitze des Adamello-Stockes ausgesetzt zu werden, ein Schicksal, die Wandelbarkeit alles Irdischen vergleichend, geeignet zu einer frommen Betrachtung im Severinus-Vereine!

Aussicht: herrlicher Anblick der Ortler-Alpen.

6. Besteigung der Cima Lago lungo, 9885 W. F.

Die rasche Entwickelung des trigonometrischen Netzes erforderte die Besteigung einer zweiten Spitze; ihrer günstigen Lage wegen wählte ich hierzu die Cima Lago lungo. Wir kehrten also 1¾ Uhr auf den Passo Martello zurück und zogen über die weite Schneeebene nach SSW. Eine schroffe, wenn gleich kurze Eiswelle nöthigte uns, in Ermangelung der Steigeisen in einem grossen Bogen östlich auszuweichen. Die durch den Reflex des Eises verstärkte Sonnenhitze war so intensiv (20° R. im Schatten), dass die etwas steileren Eishalden am Fusse der Cima Lago lungo zu zerfliessen schienen. Über rasch abfliessende Gletscherwasser, dann über Felsschutt ging es hinan, um 2¼ Uhr erreichten wir den bis auf 40 QRuthen Fläche abgestumpften Gipfel.

Bis 6 Uhr wurde rayonnirt und gemessen, Chiesa stand neben mir in ängstlicher Erwartung, nach namenlosen Gegenständen gefragt zu werden; Pinggera lag wieder am Boden; Keiner wagte gegen die späte Abendstunde zu protestiren, bis zu welcher ich die Arbeit auf einem fast 10.000 Fuss hohen Felsgipfel ausdehnte. Der Blick in den Abgrund des Val della Mare und auf die Eiskolosse des Hauptkammes gegenüber war von grossartiger Romantik.

Den Abstieg vollführten wir in einem anfänglich über 45° steilen, felsdurchzogenen Schuttriss, dessen Trümmer lärmend mit uns in die Tiefe fuhren. Weiter folgten platte steinbedeckte Vorsprünge und Kessel, über welche wir das Val Lago lungo gewannen, an dessen See angekommen, die Nacht hereinbrach. Den Baito Venezia fanden wir nicht ohne Mühe, hier aber trennte uns eine hohe Felsterrasse vom Kessel La Mare. Wir vermochten weder die Tiefe desselben noch den Steig hinab zu erkennen, erstere offenbarte sich nur durch das entfernte Rauschen der Nos. Chiesa sah eben so wenig wie ich, Pinggera aber fand in der ihm gänzlich fremden Gegend mit jener selbst unter Gebirgsbewohnern seltenen Gabe, welche man Terraininstinkt

nennen könnte, den auch bei Tage unkenntlichen Steig durch die verfallenen Felsstufen hinab nach La Mare um 8¾ Uhr. Natürlich mussten wir jeden Tritt erst mit Fuss und Stock sondiren oder sitzend hinabgleiten. Wir übernachteten in der Alphütte und schliefen auf Bänken neben dem Feuer.

Am Morgen des 2. September bestimmte mich die Hinfälligkeit Pinggera's, früher, als ich beabsichtigt hatte, nach Pejo zurückzukehren, daher wir um 5½ Uhr aufbrachen, den Steig am linken Ufer der Nos über einen Absatz des Thales, „Scala della Mare", herabstiegen und um 7 Uhr in der Malga Ponte vecchio eintrafen. Man preist die Gastfreundschaft in Sennhütten, — nun Ponte vecchio bildet eine Ausnahme; für das Wenige, welches wir genossen, machte man Hôtelpreise. In weiteren anderthalb Stunden erreichten wir Pejo, Pinggera musste sich niederlegen und da der Dottore von Cogolo, welcher alle Wochen einmal Pejo besucht, dem Dr. Eisenbart glich und Pinggera ohne Zweifel zur Ader gelassen hätte, so verordnete ich ihm selbst ein halbes Seidel Ricinusöl, welche Dosis nur jenen etwas stark erscheinen dürfte, welche Pinggera's Natur nicht kennen.

7. Besteigung des Monte Viós, 11.477 W. F.

Tags darauf, am 3. September, erklärte sich Pinggera marschfähig, das Wetter war prächtig, wir stiegen also mit Chiesa 5¼ Uhr Abends über die schütteren Waldhänge des Filon di Seroden nach dem Val Viós hinauf; 6¼ Uhr hielten wir auf einer grossen Terrasse, „Pian di Laret", oberhalb der Waldregion und wählten eine vor dem Wind geschützte Lagerstelle, + 3° R. Pinggera holte in der Dunkelheit Steigeisen, Strick und Axt vom Corno Viós, Chiesa von einem näheren Felsvorsprunge den inzwischen ersetzten Weinvorrath von 6 Maass in einem Fässchen; die Grundlosigkeit unseres früheren Verdachtes hatte sich inzwischen erwiesen. Ich trug die dürren Baumgerippe des äussersten Waldsaumes herbei und machte mit Hülfe einer Milchkerze ein grosses Feuer. Chiesa kehrte erschüttert zurück, das Fässchen, welches er mir gab, war — leer, man hatte den Wein ausgetrunken. Grosse Trauer erfüllte uns; „Dimandero ben", sagte tröstend Chiesa, „se non se ga visto pastori allegri, — pastori allegri, hö hö — ladri (Ich werde fragen, ob man nicht lustige Hirten gesehen hat, lustige Hirten, Diebe)!" und noch in der Nacht eilte der wackere Alte nach Pejo, den bei Bergbesteigungen so nothwendigen Wein zu ersetzen. Wir kochten das Nachtmahl, Einbrennsuppe, thaten 12 Eier hinein — eine wahre Eisensuppe! Um 11 Uhr kehrte Chiesa völlig erschöpft zurück. Bevor ich mich neben dem Feuer hinstreckte, that ich heimlich noch einen herzhaften Zug aus einer Weinflasche, — heimlich, während ich sonst Alles mit meinen Begleitern zu theilen pflegte.

Am 4. September Morgens 5 Uhr, als ich erwachte, lag Chiesa fast im Feuer, bei meiner Kurzsichtigkeit hielt ich ihn seiner fahlen, braungelben Tracht wegen für einen Baumstamm. Pinggera aber hatte heute den Schlaf der Gerechten und schien schon seit längerer Zeit zu brennen; abspringende Funken hatten in seiner Sammetjacke eine Sonne ausgebrannt, welche den ganzen Rücken einnahm.

Der Morgen war klar und frisch, bald färbte rosiger Schimmer den prächtigen Bau des Monte Saline (von Osten gesehen der schönste Gipfel der südlichen Ortler-Alpen). Wir durchschritten um 6¼ Uhr die Terrasse, an ihrem hinteren Ende harrte unser eine schwere Geduldsprobe, eine Wüste mit haushohen kleinen Blöcken, welche das obere Val Viós bedecken, dessen engen gewaltigen Felshohlweg wir nun betraten. Als wir am Fusse des Dente di Viós vorbeikamen, jenes imposanten Felszahnes, welchen man von Pejo aus als schmale Felsklinge wahrnimmt, glichen die Blöcke völlig über einander geworfenen Häusern, ihr frischer Bruch deutete auf einen jüngst Statt gefundenen Bergsturz. Chiesa benutzte diess, sich wichtig zu machen, erzählte, dass er im Jahre 1859 das Thal zur Gemsenjagd hinaufgestiegen und eben, als er die Wände passirt, sei der Berg zusammengestürzt. Seine Worte begleiteten jene lebhaften Gesten des Italieners, welche jede Muskel, jedes Glied in Anspruch nehmen und die Pinggera sehr abscheulich fand. Eine Zeit lang benutzten wir die mächtige linke Seitenmoräne der Vedretta Saline, dann gingen wir die Schutthänge der Viósmasse gen Norden hinan. Die wildeste Alpen-Landschaft umgab uns, die erreichte Höhe kam jener der rauhen Felsklippen Crozzi Taviela gleich, das Gletscher-Ende der Vedretta Viós lag unter uns. Am Fusse einer langen Felsrippe krochen wir weiter. Ich notirte eben eins der gesammelten Musterstücke der Glimmerschiefer-Varietäten, als die Führer hastig nach mir herabriefen. Statt „un sasso!" (ein Stein!) verstand ich „un camoz!" (eine Gemse!), sah den Riss hinauf,— ein grosser Block sprang auf mich zu, ein Sprung entzog mich seiner Bahn. Die Steigeisen wurden angelegt, der Gletscher, an dessen Rand wir bisher emporgestiegen waren, betreten (9 Uhr). Seine Neigung schwankte zwischen 20 und 35°, Spalten gab es wenige. Chiesa, unvertraut mit Gletschermärschen, benahm sich so ungeschickt, als hätte er Schlittschuhe an den Füssen, und wurde förmlich abgerichtet. Wie jeder Neuling setzte er die Füsse bei zunehmender Steilheit einseitig statt auswärts, dabei entfiel ihm sein Stock, den ich noch glücklich erhaschte. Ohne Hinderniss, Aufenthalt und ohne Strick, welchen wir diess Jahr fast nie benutzten, stiegen wir die Firnhänge hinan, passirten Schneebrücken, eine durch Eislawinen gefährliche Stelle wurde rasch überschritten, — plötzlich umhüllten uns Nebel.

Es galt nun, die Lage der höchsten Spitze zu errathen. Wir wähnten, dass sie links, nordwestlich liege, denn wir befanden uns am Anfange eines bis 45° steilen Eishanges, welcher, wie uns eine augenblickliche Helle belehrte, allerdings in einer Spitze kulminirte. Diese Schroffheit erforderte Eisstufen. Die Führer waren durch das Gepäck verhindert, zudem hatte Chiesa viel mit der Erhaltung seiner Existenz zu schaffen, also verrichtete ich diese Arbeit, welche eine halbe Stunde währte, selbst, wobei mir ein Etui mit Bleistiften, Pinseln &c. aus der Rocktasche glitt und pfeilschnell nach der Lombardie hinabfuhr. Ein Felsstreifen zur Linken brachte uns 11 Uhr auf die Spitze. Rasender Sturm jagte die Nebel fort, gegen Osten bemerkten wir eine zweite Spitze, ihre grössere Höhe lehrte eine Messung. Wir gingen dem schneidigen Grat des eben erstiegenen Gipfels entlang über ein weites Schneeplateau — eine bei Hochspitzen gewiss seltene Erscheinung —, stiegen noch wenige Klafter sanft hinan und standen um 11¼ Uhr auf dem höchsten Punkte des Vió́s, welchen die höchste Stelle eines hundert Schritt langen und drei Schritt breiten Kammbogens bildet.

Gegen Norden sank eine ungeheure Eiswand hinab, am oberen Saume derselben stellte ich den Messtisch auf, fast wäre derselbe beim Horizontalstellen hinabgestürzt, denn schon durchbrach ein Fuss desselben die Firnscheide. Die Kälte (— 10° R.) und der Sturm waren unerträglich; Pinggera, noch immer krank und schwach, sagte: „Hier bleib' ich Ihnen nit lang", und verbarg sich hinter einem nahen Felsrand; Chiesa, bei mir ausharrend, erfror beinahe. Meine Hosen reichten wenig über die Hälfte der Schenkel (nicht um mich, wie gewisse Touristen thun, als Älpler zu dekoriren). Dieses zum Bergsteigen ausserordentlich praktische Kostüm passte wenig zu dem eisigen Sturme, dessen Heftigkeit so gross war, dass er das schwere Perspektivlineal stets nach der Richtung seines Streichens bewegte. Die Triangulirung war somit unausführbar, mit Mühe gelangen vier Winkelmessungen. Völlig überraschte mich die grössere Höhe des Pallon della Mare, dessen Existenz fast unbekannt war, um so mehr, als der Monte Vió́s als die höchste Spitze der südlichen Ortler-Alpen galt. Unter anderen Umständen hätte der Aufenthalt auf diesem Gipfel ein eben so genussreicher als belehrender sein müssen, denn der Anblick der Hochgebirgswelt in ihren wilden, majestätischen Gestalten, der riesigen Ferner-Entwickelung war ein überaus grossartiger, die Fernsicht enorm. Heute aber begnügten wir uns damit, Steine auf die Spitze zu schleppen, mittelst welcher wir eine schwarze Fahne aufrichteten. Chiesa's Bergstock diente als Fahnenstange, Pinggera trat ihm den seinigen ab.

Um 1 Uhr verliessen wir den Gipfel, nachdem wir die völlig erstarrten Glieder durch Wein einigermaassen belebt hatten. Herab wählten wir einen anderen Weg, fuhren auf dem Rücken liegend die steilen Schneehänge der obersten Vedretta Vallenaja thalwärts, betraten den Grat jenes verwitterten Felszuges, welcher zum Dente di Vió́s führt, und stiegen über unsäglich zerrissene Felsen und unter hohem Winkel abfallende Blockhänge in die Tiefe des Val Vió́s zurück. Chiesa zog sich von Pinggera einen Verweis zu, weil er bei jedem Tritt den Berg in Bewegung brachte. Auffällig ist die sofortige Mittheilung der Bewegung selbst auf grosse Entfernungen, sobald an irgend einer Stelle einer Trümmerhalde eine Stabilitätsverrückung Statt gefunden hat, wie ich diess beim Herabsteigen mit Interesse beobachtete. Um nicht von nachspringenden Steinen getroffen zu werden, gingen wir nicht gleichzeitig, sondern successive, nachdem wir uns wechselseitig geborgen hielten. Wie überall in den südlichen Ortler-Alpen, so waren auch hier die Felsen vortrefflich gangbar. Wir erreichten eine 30 bis 40° steile, in grosse Tiefe hinabführende Schneerinne. Ich und Pinggera fuhren eilig herab, Chiesa, dem das Fahren neu war, zog die mühselige Wanderung in den Steinwüsten vor, daher er weit zurückblieb. Das Ende der Schneerinne überdeckte Glatteis, ich vermochte nicht anzuhalten und prallte am unteren Saume des Eises mit je einem Fusse an grosse Blöcke an. Der eine Block sprang fort, ich selbst kam mit aufgeschundenen Händen davon.

Nachdem wir (3 Uhr) eine Stunde gerastet, kam Chiesa, vereint setzten wir den Weg durch das Val Vió́s fort, holten die beim Nachtlager unter Steinen deponirten Geräthe, ich zog die Anstandshose — welche immer mitgeführt wurde — an, dann ging es den Waldhang hinab nach Pejo; Ankunft 5¾ Uhr. Pinggera, welcher wieder recidiv geworden und dessen Kräfte sichtlich nachliessen, gerieth ausser sich über „Tschesa", da dieser bergauf steigend sich nie übereilte, jetzt aber einem Eichkätzchen gleich herablief, wodurch jener zu gleicher Schnelligkeit genöthigt wurde.

Beim Abendessen ärgerte ich die geistlichen Herren, indem ich das Conkordat angriff; Chiesa, welcher mit Pinggera stets an unserer Tafel speiste, erzählte mit grossem Behagen von dem Steilabhange, über welchen wir zur kleineren Vió́s-Spitze hinaufgestiegen waren, wobei er öfter ausrief: „Don Giuseppe! quaranta cinque gradi di cadenza, hö! hö!" Letzteres vertrat bei ihm immer die Stelle des Nachsatzes.

8. Besteigung des Monte Macaon bis 6210 W. F.

Am 5. September sah ich mich zu einem unfreiwilligen Rasttage gezwungen, denn es regnete und Pinggera lag im Bette. Ich gab ihm wieder ein halbes Seidel Ricinusöl gegen das gastrische Übel, welches er „ganz letzte Kripp" nannte, sicherte mich gegen die Gefahr eines Ader-

lasses durch den Dr. Eisenbart und benutzte den folgenden Tag (6. September) zur Besteigung des Monte Macaon, um von diesem vis-à-vis-Punkte aus den südlichen Theil der Sektion zu bearbeiten.

Um 7 Uhr 20 Minuten ging ich mit Chiesa, welcher mir Tags zuvor mit komischer Feierlichkeit seine Familie vorgestellt hatte, nach dem Sauerbrunnen herab; hier wandten wir uns der schroffen, mit dichtem jungen Laubwald bewachsenen rechten Thalwand des Val Monte zu. Dieses Emporsteigen war weit mühevoller als die Überwindung eines steilen Eishanges. Chiesa verfehlte den Weg, daher wir öfter unter dem dichten Geäst, welches nass vom gestrigen Regen uns ins Gesicht schlug, mehr kriechend als gehend und von stechender Sonnenhitze belästigt das Hochthal östlich des Monte Macaon erreichten. Eine schwarze Viper fand dabei unerwartet ihren Tod. In der Malga Comasine dieses Thales (125 Kühe und über 110 Ziegen) 9¾ Uhr angekommen, wurde abgekocht, darauf ein Vorbau (6210 Fuss) des Monte Macaon bestiegen und daselbst von 12 bis 5¾ Uhr gearbeitet. Um 6¼ Uhr waren wir wieder beim Sauerbrunnen, 6¾ Uhr in Pejo.

9. Besteigung der Cima Fratta secca, 8620 W. F.

Am 7. Sept. ging ich mit Chiesa — Pinggera war noch krank — um 7¾ Uhr von Pejo fort, die Cima Fratta secca zum Zwecke der Detailarbeit im Hauptkamme zu besteigen. Diese Tour war wohl die einförmigste meiner vielen seit fast einem Jahrzehnt unternommenen Bergwanderungen. Wir verfolgten den Weg über den Pian di Coel, das Val Taviela, dessen Bach nicht ohne Mühe überschritten wurde, an den Schafhütten des Val Cadini vorbei, öde Weide- und Trümmerhänge hinauf, dann über eine Bergrippe zur scharfen Felsspitze, 11¼ Uhr (acht Schneehühner flogen bei unserer Ankunft auf). In dieselbe ist ein Baumstamm als trigonometrisches Signal tief eingelassen; die Wahl dieses Berges durch den Kataster befremdete mich einigermaassen. Die Arbeit währte bis 5 Uhr, die am Monte Viós aufgesteckte schwarze Fahne flatterte lustig im scharfen Westwinde.

Herab liefen wir, gelangten in einer halben Stunde zur oberen Schafhütte Cadini's, eine Stunde später nach Pejo.

10. Besteigung des Pallon delle Acidule bis 6000 W. F.

Pinggera, ziemlich hergestellt, durfte nicht sogleich grossen Anstrengungen ausgesetzt werden, daher ging ich mit ihm am 8. September (Sonntags) früh 8 Uhr nach dem Sauerbrunnen herab, woselbst ich die Herren Robert Hayward und Thomas Brooksbank traf, welche Tags zuvor von der Forno-Alpe aus mit Schweizer Führern [1]) über den Passo della Vedretta rossa nach dem Val Monte gereist waren, und stieg jenseit der Nos steil durch junges Laubholz zum Pallon delle Acidule bis 6000 F. hinan, 11 Uhr, 23° R. in der Sonne. Die Arbeit dauerte 7 Stunden; Pinggera, welcher sich beim Höhenmessen durch die ihm übertragene Bewachung der Libelle langweilte, erklärte die bei jedem Stande von mir vorgenommenen Controlemessungen aller sichtbaren Örtlichkeiten für völlig unnütz und da er seine Bedenken wegen der sonntägigen Bergbesteigung erneuerte, so geschah es, dass ich die Geduld mit ihm verlor, und ich musste mich der vielen Verdienste und Vorzüge dieses Mannes erinnern, um ihm seine manchmal hervortretende Passivität nicht strenger zu verweisen, als eben nöthig war. Nach anderthalbstündigem Marsche waren wir 7½ Uhr wieder in Pejo.

11. Besteigung der Punta Cisa (Cima Pozzöl), 7428 W. F.

Die Punta Cisa (auch Cima Pozzöl, von Pozzo, Brunnen, hier aber Bergkessel bedeutend) wurde wie die vorgenannten Gipfel ausschliesslich nur im Interesse der Kartenzeichnung betreten. Am 9. September verliess ich Pejo mit Pinggera und Chiesa bei gutem Wetter früh 7½ Uhr, um 8¾ Uhr kamen wir zur Malga Saline, verfolgten die schlechten Steige, welche von hier aus ziemlich nahe der oberen Waldgrenze quer durch die Thäler Zampil und Vallenaja führen, und stiegen vom letzteren aus über schroffe, felsdurchbrochene Grashalden hinan zu dem schmalen Felsrücken der Punta Cisa, 10½ Uhr. Nordwestlich überragt sie die durch ihre Farbeneffekte ausgezeichnete Pala Donzella. Chiesa stellte den Tisch auf, Pinggera, welchen das Seidel Ricinusöl und die Fasttage wieder hergestellt hatten, holte zur Bereitung des Mittagsmahles Wasser aus dem nördlich gelegenen Thälchen Tov di Malé. Um 6 Uhr Abends war die Arbeit beendet, die Mahlzeit, Reissuppe mit vielen Eiern und 3 Pfund in kleine Stücke zerschnittenes Fleisch, bereit. In gleichmässigem Tempo schöpften wir, am Boden ausgestreckt, mit Holzlöffeln, welche Chiesa geschnitzt, den russigen Kessel leer.

Um 6¼ Uhr gingen wir in den Tov di Malé hinab, quer über Blockhänge am Fusse der gleichnamigen Spitze, um nahe der Vedretta rossa ein Nachtlager auszuwählen, denn am folgenden Tage beabsichtigte ich die Besteigung

[1]) Die Benutzung derselben in Tirol, namentlich durch Engländer, wird immer allgemeiner und ist auch ganz erklärlich; die Naturschönheiten eines Berglandes bilden in unseren Tagen ein unschätzbares Kapital für dasselbe. Wie beklagenswerth ist es daher, wenn Volk und Behörden es ruhig geschehen lassen, dass Fremde die Zinsen davon geniessen, weil man im eigenen Lande keine geeigneten Führer erziehen will!

des Pallon della Mare. Chiesa rieth, in der Malga la Mare zu übernachten, da man die Gletscherabflüsse nicht werde überschreiten können, ohne jedoch die Ursache davon anzugeben. So kam es, dass wir nach Überwindung einer rauhen Gond (Blockhalden werden in Trafoi, Sulden und Martell so genannt) bei vorgeschrittener Dämmerung plötzlich an den Rand jäher Felswände gelangten ($7\frac{1}{2}$ Uhr), welche völlig ungangbar waren, tief zu den Gletscherabflüssen hinabreichten und Chiesa's Besorgnisse erklärten. Wir befanden uns oberhalb der Waldgrenze, über uns erhob sich das trotzige Felshorn Cima Tov di Malé.

Mit der drückenden Ungewissheit, ob der einzige Ausweg den Wänden des genannten Hornes entlang überhaupt möglich sei, schlugen wir unser Nachtlager auf. Demselben fehlte es nicht an Romantik: das Feuer, zu welchem wir mühsam schwere Stämme dürrer Lärchen heraufgetragen hatten, brannte am Rande schroffer Wände, aus deren Tiefe man das Brausen der Gletscherwasser hörte; finstere Nacht umgab uns; unten in La Mare liess der Hirt den Böller los zur Verscheuchung der Bären. Die Nacht brachte Nebel, Stunden lang Regen, dann schwere Schlossen. Gegen diess Ungemach drängten wir uns hart ans Feuer, an Schlaf war nicht zu denken, die Instrumente wurden nothdürftig vor Nässe bewahrt. Pinggera prophezeite: „Diess Mal möcht's uns tratzen" (trotzen), Chiesa dagegen, ein Virginienstümpfchen, dem ich entsagt hatte, rauchend: „Una bellissima giornata (einen herrlichen Tag)!" und wirklich gegen Morgen, als der Mond hinter der Cima Ganani aufging, klärte sich der Himmel völlig auf.

12. Bestelgung des Pallon della Mare, 11.608 W. F.

Am 10. September 5 Uhr brachen wir auf. Über eine Blockwüste kamen wir zu den Wänden der Cima Tov di Malé. Eine unebene Ritze führte quer über dieselben, wir folgten ihr, immer schwieriger wurde das Fortkommen, immer fraglicher der Tritt. Chiesa, durch das Stativ behindert, blieb zurück, Pinggera liess den Strick herab und zog ihn in eigener schlimmer Stellung zu uns herauf. Der Fels war überwunden, neben uns lag der Gletscher, welcher völlig glatt mit 41° Neigung in den wilden Felsschlund hinabreichte. Hatten wir ihn überschritten, dann lag der Weg frei von Gefahr vor uns.

Wir legten die Eisen an, Pinggera ging voraus, hieb Stufen in das Eis, ich folgte dicht hinter ihm. Nachdem wir fast die Mitte des Ferners erreicht hatten, bemerkte ich, dass Chiesa am Rande desselben stehen geblieben war. Er rief: „Sior capitano, qua si copa, hö! vedretta cattiva!" und beantragte den Aufstieg in einer bei drei Schritt breiten, tiefen und steilen Rinne zwischen den Felsen der Cima Tov di Malé und dem Gletscher. Chiesa durfte nicht zurückgelassen werden und es blieb daher nichts Anderes übrig, als umzukehren.

Dass der Gang in der Rinne in Folge der beständigen Steinstürze weit gefährlicher sein müsse, war mir und Pinggera klar, also drang ich, obgleich vergeblich, in meine Begleiter, dieselbe mit aller Raschheit zurückzulegen. Ich hatte ihr Ende erreicht, dort, wo der überhängende Gletscher die Wände unmittelbar berührte. Es galt, über einen Felsen von 6 Klafter Höhe zu dem Gletscher hinaufzusteigen. Endlich langten die Führer an. Pinggera voransteigend trat auf meinen wagerecht an den Felsen angestemmten Bergstock, doch schon der nächste Tritt misslang. Er entledigte sich jetzt des Kastens, vermochte sich aber eben so wenig zu dem nächsten hoch gelegenen Steig emporzuschwingen. Ich beauftragte Chiesa, unter dem eingestemmten Stocke durchzukriechen, um Pinggera mit mir emporzuheben. Die Langsamkeit des Alten erschöpfte meine Geduld. Mit dringenden Worten belebte ich die Energie meiner Leute, denn die Gefährlichkeit des Verweilens an diesem schlimmen Orte war mir ahnungsvoll bewusst, weshalb ich mit der gespanntesten Aufmerksamkeit auf jedes Geräusch über uns lauschte. Schon stand Pinggera auf unseren Schultern, da hörte ich die Blöcke hoch oben in den Felsen herabbrechen. „Schnell herab! verbergt Euch!" rief ich den Leuten zu. Wir krochen unter das überhängende Eis des Schlundes und erwarteten die Steinlawine. Sand, Schmutz und Wasser fielen auf meinen Hut, ich wähnte mich unter dem Überhange des Eises, blickte daher verwundert auf und machte die fatale Entdeckung, dass ich allein nur mit der Hälfte des Körpers geborgen war. In demselben Augenblicke schlugen riesige Blöcke donnernd in unser Asyl; mit dem Bewusstsein, mich ihrer Bahn nicht entziehen zu können, sah ich sie vor meinen Augen fallen; ein kopfgrosser Stein fiel auf meinen linken Oberschenkel.— Als die Gefahr vorüber war, kamen angsterfüllt die Führer, Chiesa rief: „Hat Sie der Stein auf die Brust getroffen?" Man richtete mich auf, zum Glück war der Fuss noch ganz, des betäubenden Schmerzes achtete ich wenig. So rasch wie möglich, durch die Führer unterstützt, verliess ich die unheimliche Stelle, welche gleich darauf der Schauplatz einer zweiten Steinlawine war; wir kehrten zu den am Gletscher gehauenen Stufen zurück. Wegen der Unzuverlässigkeit meines linken Fusses band ich mich mit Pinggera an das Seil. Chiesa zeigte sich jetzt muthiger und folgte uns über den Gletscher nach. Pinggera hieb neue Stufen, dabei entglitt seiner Tasche eine Weinflasche und zerschellte im Fluge über die scharfe Eisbahn,— Ausrufe des innigsten Bedauerns folgten ihr nach. Auf dem Gletscher machte sich der Morgen fühlbar, mit Noth entkamen

wir springenden Steinen und begrüssten mit grosser Freude 6½ Uhr das feste Land jenseit. Strick und Eisen wurden beseitigt.

Während die Führer Krummholz sammelten, um das Frühstück zu kochen, rieb ich mein geschwollenes Bein mit Arnica ein. Pinggera machte die Suppe wie gewöhnlich zu dick, weil er behauptete, dass sie dann kräftiger sei; diess Mal liess ich sie zur Hälfte ausgiessen und Wasser nachfüllen.

Um 8¼ Uhr setzten wir die Reise langsam über die flachen Abhänge des Dosso di Venezia fort, verfolgten den Moränengrat der Vedretta rossa und betraten dann ihre schuttbedeckte Oberfläche. Die Eisdome des Vió́s und des Pallon della Mare geben dem schönen Ferner einen grossartigen Hintergrund, dieser ist in der Höhe bequem gangbar, zahlreiche, tief eingeschnittene Wasserläufe rauschen auf demselben, sie wurden übersprungen.

Drei Wege standen uns zur Erreichung unseres Zweckes offen, der Gang über den Passo della Vedretta rossa, über die Einsattelung zwischen dem Pallon della Mare und dessen nordöstlichem Vorbau oder über diesen selbst. Ich war für eine der beiden ersten Richtungen, Pinggera für den Aufstieg auf den Vorberg, dessen sanfte, trümmerüberlagerte Felshänge nachher, wie vorauszusehen war, allerdings ein unerquickliches, zeitraubendes Steigen verursachten, uns jedoch den Launen steiler zersprungener Eishalden überhoben. Zudem gewöhnte ich mich allmählich daran, meine Ansichten über Gebirgswege jener Pinggera's unterzuordnen. Nächst der Spitze kletterten wir ein Stück Fels hinauf — Chiesa beladen, seufzend und mich durch seinen Bergstock, eine Art Harpune, beständig bedrohend —, über eine Schneebrustwehr, welche wir theilweise abgruben, erreichten wir den Gipfel dieses Vorbaues 12 Uhr. Die schöne Vedretta la Mare lag unter uns, überragt von dem Prachtbau des Monte Cevedale.

Wir verfolgten eine bequeme Firnschneide, welche uns zu dem Nordende des Pallon della Mare brachte, bogen hier scharf nach links (Süden) ab, mühelos über sanfte Firnhänge ansteigend, beständig die Überhöhung des Cevedale taxirend, und erreichten 1 Uhr die Spitze (+ 2° R.).

Diese besteht aus einem 150 Schritt langen und 30 Schritt breiten Plateau.

Zuerst zeichnete ich den gewaltigen Eiscirkus, welcher die grossartige, wild zerrissene Vedretta del Forno umgiebt. Der Tag war günstig, die Fernsicht enorm, deutlich nahmen wir das Badehaus von Sta Caterina wahr. Ich arbeitete 2½ Stunden an der Dreiecks- und Höhenbestimmung, dann mahnte die sinkende Sonne, der Frost an den durchnässten Füssen und die völlige Unbekanntschaft mit jenem Eismeer, welches wir auf dem Wege nach Sta Caterina zu durchwandern hatten, dringend zum Aufbruche. Um 3½ Uhr fuhren wir den Berg nach Westen herab, umgingen einen Gletscherabsturz über einer Felswand, brachen bei jedem Tritte knietief in den Schnee, häufig auch in verschneite Schluchten ein und kamen bald nach dem Verlassen des Gipfels auf dem schneefreien Terrain der Scala del Forno an. Ich war sehr überrascht über die Existenz dieses kolossalen, an 3000 F. hohen Absatzes, welcher in der Generalstabskarte gänzlich fehlt.

Immerhin ist derselbe dem unendlich zerrissenen steilen Eisstrome südlicher vorzuziehen, seine Benutzung denen rathsam, welche aus dem Val Forno nach dem Val della Mare wollen, doch vergesse man nicht, diesen zeitraubenden Anstieg am frühen Morgen vorzunehmen, und vermeide überhaupt die zahlreichen Felsrisse, in welchen am Tage fast unausgesetzt springende Steine herabstürzen. Diese Gattung von Gefahr gehört überhaupt zu den Eigenthümlichkeiten der südlichen Ortler-Alpen, die grosse Verwitterung ihrer Schiefer ist daran Schuld.

Als wir den Gletscher verliessen, bemerkte ich an seinem äussersten Saume eine Steinbarrière, ähnlich jenen, welche die Hirten aufführen, um das Vieh von gefährlichen Abhängen fern zu halten. Die geringste Bewegung des Eises müsste die Stabilität dieser Blöcke successiv aufheben und ihren Sturz über die Scala del Forno veranlassen. Daher empfahl ich das Vermeiden der Wasserläufe. Über zerrissene Wände und scharf geneigte Schutthalden ging es herab; die Unzuverlässigkeit meines linken Fusses wurde mir jetzt beim Herabsteigen recht fühlbar. Als wir uns von Pinggera verleiten liessen, einen Riss zu überschreiten, um jenseit an einem Schneestreifen hinabzufahren, sprang eine Anzahl Blöcke in mächtigen Sätzen herab, bei jedem dröhnenden Aufschlagen ihre Zahl verdoppelnd. Eiligst flüchteten wir auf die verlassene Felsrampe zurück. Überall in den Rissen sahen und hörten wir die Steine springen, es war eine wahre Schlacht, jede neue Passage machte das Studium des Terrains und der Wasserläufe nothwendig, um den Bahnen dieser Unholde zu entrinnen. Eine Felsterrasse war so steil, dass fast sämmtliche Gletscherbäche an ihr zu Wasserfällen wurden; Chiesa, die Wände hinabsehend, rief entsetzt aus: „Ehö! Crozzi terribili, demoni (furchtbare Felsen, Dämone)!" Doch fanden wir eine Wasserrinne, die sich gewiss durch mehr als tausendjährige Arbeit immer tiefer in das schroffe Gestein eingesägt hatte. Eben als ich sie betrat, erhoben die Führer über mir ein Geschrei und mich umwendend erblickte ich mehrere Dreihundertpfünder, welche die gleiche Bahn in furchtbaren Sätzen verfolgten, nahe über mir. Mit aller Hast lief ich jetzt dem gefährlichen Felssteige entlang und that wunderbarer Weise keinen Fehltritt. Es giebt im Gebirge keine unheimlichere Gefahr als diese, da man sie

gewöhnlich erst im letzten Augenblick entdeckt und ihr unter Umständen nicht entrinnen kann. Chiesa blieb nun als Wache zurück, behend und hastig kletterten wir die letzte Felsterrasse hinab und geborgen durch eine Wand fuhr eine neue, von Chiesa angekündigte Steinlawine über unseren Köpfen herab; nun folgte letzterer nach und im raschen Lauf über eine Trümmerlehne eilend gewannen wir die Grenze des soliden Terrains 5¼ Uhr. Ich bedauere jeden Bergbesteiger, der die Scala del Forno hinaufzuklimmen hat.

Gefahren und Mühen lagen hinter uns, vor uns ein dreistündiger unbekannter Weg. Indessen glaubten wir es uns selbst schuldig zu sein, nach Passirung des moränenbedeckten Val Rosole und nachdem wir ein Labyrinth von Wasserläufen glücklich entwirrt, der 9 Stunden entbehrten Nahrung zuzusprechen. Salami, Brod, Speck und mehrere Flaschen köstlichen Rothweins waren eine Seligkeit für uns. Der Wein war von Balthasar Olivo aus Fosine. „Questo vino beve solo Dio ed i preti (Diesen Wein trinken bloss Gott und die Geistlichen)" sagte Chiesa mit ungewöhnlichem Pathos, — „Ehö! Olivo galantuomo! Olivo! Olivo! Olivo! — galantuomo!" Über uns ausgebreitet lag in majestätischer Ruhe das Gebirge, in den Bergschlünden begann die Dämmerung, das warme Abendroth auf der feinen Eisschneide des Tresero erlosch, ein leichter Wind strich von den Halden zu den bleichen Gletschern hinüber. Wir überlegten, ob es glücklichere Leute geben könne als Bergbesteiger, besonders wenn das Herabfahren im Schnee ihre Cigarren nicht durchnässt hat. Ich war in der heitersten Stimmung, denn die Arbeit am Pallon della Mare hatte reichlich den Schaden ersetzt, welchen mir der Sturm am Viós verursacht hatte.

Um 6 Uhr marschirten wir über welligen Alpboden und Felsbrüche dem Steig entlang zur Malga Forno (6¾ Uhr). In der Sennhütte gab es Geschrei und viele Hirten, wie damals (1865), als ich nach Besteigung der Königsspitze hier übernachtete. Man war in der Hütte sehr gerührt, als ich mir mit dem Ausrufe „Battista Comforti!" (Name des Malghero) Bahn brach zu den Herzen der edlen Senner, man erkannte mich, brachte wie üblich Milch und Comforti lud mich ein, von seinem eigenen Heulager, „senza dire grazie e senza pulsi (ohne Dank zu sagen und ohne Flöhe)", Gebrauch zu machen.

Aber wir widerstanden den Verlockungen dieses Capua und schritten in finsterer Nacht den schlechten Steig hinab zur Brücke des Frodolfo. Des Tages Ende entsprach dessen Mühen, ein Wolkenbruch entlud sich und im Nu waren wir dermaassen durchnässt, dass wir förmlich im Regen dahin schwammen. Dass wir den Steig verfehlten, war selbstverständlich, ich sah Nichts weiter als die Nacht, mechanisch tappten wir Pinggera nach. Über den Wiesenhang, auf dem wir gingen, floss das Wasser in Bächen.

Nach einer Stunde, 7¾ Uhr, kamen wir zu elenden Hütten. Die Sorge um die Instrumente entschied, wir verzichteten auf Sta Caterina und betraten eine Behausung, wie sie dürftiger kaum im rauhesten Norwegen gefunden werden kann. Eine steinalte Frau kochte aus Milch und Wasser eine Suppe, welche auch uns zum Nachtmahl diente, ihre Grossmutter, ein völliges Petrefakt, sass bewegungslos auf der Bank neben dem offenen Feuer. Um unsere Kleider zu trocknen, entkleideten wir uns bis zum Sittlichkeitsäquator, welchen wir aus Takt gegen die Damen nicht überschritten.

In einem Heustadl schliefen wir auf Betten, welche für einen Offizier höchst dekorumwidrig waren, das Dekorum erwies sich aber als machtlos, denn ich schlief, als wäre ich erschlagen.

13. Besteigung der Punta Cadini, 11.017 W. F.

Am 11. September früh 7 Uhr wanderten wir das Val Forno hinab nach Sta Caterina zu. Das Unwetter hatte aufgehört und das höhere Gebirge war mit frischem Schnee überzogen. Das Val del Forno enthält manchen schönen landschaftlichen Moment: der Frodolfo wüthet in den engen Felsklausen gegen seine ehernen Fesseln, über die Hütten von Chiarena blickt stolz der Tresero herab, an seinem starren Felsleib hängt die wild zerklüftete Vedretta Chiarena; thalauswärts schimmernde Schneeberge mit sanften Formen, Monte Sobretta &c. Der Weg führt beständig am rechten Bachufer hin, bald über eine Art von Hühnersteigen, welche den an den Wänden abbrechenden Pfad ersetzen, bald über grünen Alpboden. Um 8¼ Uhr kamen wir in dem massiven steinernen Stabilimento von Sta Caterina an, die Hirten der Malga Forno hatten behauptet, man bedürfe bloss einer Stunde dahin.

Sta Caterina, zu welchem noch eine Anzahl zerstreut liegender Höfe gehört, liegt auf einer ebenen Alluvialterrasse der Thalsohle, sanfte Berglehnen umgeben es, desto kühner tritt die scharfkantige weisse Pyramide des Tresero vor das Auge. Sauerbrunnen (s. Seite 9).

Sta Caterina gehört durch seine ausgezeichnete Lage zu jenen Alpenorten, welche sich eines ziemlichen Fremdenbesuches erfreuen (fast durchgehends Engländer). Diese pflegen über den bequemen Cevedale-Pass nach dem Martell-Thale oder über die Sforcellina nach Pejo zu wandern, weil Ball's Reisebuch sie dahin dirigirt, Tuckett dagegen hat im Jahre 1866 von der Vedretta di Gavia aus die Punta di S. Matteo und den Monte Tresero erstiegen.

Während des Aufenthaltes in Sta Caterina machte Pinggera sofort die Bekanntschaft des Stilfser Stubenmädchens

und ich jene der Führer Pietro Compagnon und Niazzio Antoniol, welche mir indessen wenig vertrauenerweckend erschienen.

Es war meine Absicht, gegen Abend zu einer Alpe hinaufzusteigen, um am 12. September den Monte Confinale zu besuchen, in der Malga Forno zu übernachten und am 13. über die Punta S. Matteo nach Pejo zurückzukehren, ich machte jedoch diese Rechnung buchstäblich ohne den Wirth, denn ein Conto von 15 Gulden [1]) war gegen alle Erwartung. Die Baarschaft, welche ich von Pejo mitgenommen hatte, hätte diese räuberischen Anfälle nicht länger befriedigen können; darum traten wir um $3\frac{3}{4}$ Uhr den Rückweg nach dem Val Forno an.

Dieser Zwischenfall verhinderte die beabsichtigte Durchführung der Karte bis Sta Caterina und die Besteigung des Monte Confinale. Durch Arbeiten aufgehalten kamen wir erst $6\frac{3}{4}$ Uhr Abends zur Malga Forno. An 30 Männer trafen wir daselbst, welche gekommen waren, ihr Vieh abzuholen, denn Tags darauf sollte die Sennerei verlassen werden. Die Leute sassen in lärmender Conversation vor der Hütte, unsere Ankunft erregte ihre Neugierde, welcher sich Chiesa indess als vollkommen gewachsen erwies. Er begann mit einem Vortrage über Bergstöcke, Steigeisen und über unseren Reisezweck, und um den Verdacht zu beseitigen, als sei er ein gewöhnlicher Träger, erklärte er den Gebrauch der Instrumente und sagte: „Sulle cime lavoremo, femo le misure delle altezze, e tutto si fa con triangoli (Auf den Spitzen arbeiten wir, machen Höhenmessungen, und Alles macht man mit Dreiecken)", dann erwähnte er mich: „Zè un capitano, una carissima persona, zè un ingegnieur (Es ist ein Hauptmann, eine liebenswürdige Person, es ist ein Ingenieur)." Die Leute mochten etwas von den Schwierigkeiten ahnen, welche wir täglich zu überwinden hatten, und riefen mehrmals: „Madonna! — egli fa una carta de quei luoghi; gente studiata quei Tedeschi! Domani i vuol andar sulle cime, — par impossibile, — montagne, montagne, alte, — ehö (er macht eine Karte dieser Gegend, unterrichtete Leute diese Deutschen! Morgen wollen sie auf die Spitzen gehen, — scheint unmöglich, — Berge, Berge, — hohe!)!"

Vor der mondbeleuchteten Hütte lagernd beschäftigten wir uns damit, unseren Ballast durch Vertilgung möglichst vieler Eier und einiger Weinflaschen zu vermindern; Chiesa bemerkte, indem er wohlgefällig lächelnd die Gegend seines Magens streichelte: „Fa bene quei ovi, assai bene, per le montagne (Sie thun wohl, diese Eier, sehr wohl im Gebirge)." Das stille, klare Mondlicht ruhte gegenüber auf der eisigen Landschaft, es war ein ernstes und feierliches Bild. Einer der Hirten, als er das Schwein nicht fand, welches er grunzend lockte, brüllte das Wort „Madonna" in einem Zusammenhange aus, welcher das katholische Bewusstsein der Anderen zu einer schreienden Erwiderung herausforderte, — ein idyllisches Bergleben!

Bei der Dichtigkeit der Bevölkerung auf der Alpe fiel unser Nachtlager nicht sehr üppig aus, wir lagen mitten unter den edelen Hirten, auf Brettern und nur Comforti's Protektion verdankte ich drei Schaffelle, welche als Kopfpolster und Decke dienten. Beengt im Raume, genirt durch empfindliche Kälte und den Athem meiner Nachbarn und überfallen von ihren Flöhen begrüsste ich schlaflos die vierte Morgenstunde als den Augenblick der Erlösung.

Wir dankten dem vortrefflichen Comforti, verliessen die Hütte am 12. September $5\frac{3}{4}$ Uhr und gingen dem Steig am rechten Gletscherufer entlang. An der Mündung des Val Rosole übersprangen wir einen Bach — d. h. nur Pinggera und ich, denn Chiesa fiel in denselben — und betraten die gut gangbare Eiszunge der Vedretta del Forno $6\frac{3}{4}$ Uhr. Der nun folgende Gletschermarsch ging, so lange wir uns in der Tiefe dieses eisigen Cirkus befanden, ungeachtet des Schluchtengewirres bequem von Statten; die Grösse des Ferners, die Pracht seiner Spitzen und die Gunst des Wetters wirkten anregend auf das Unternehmen.

Chiesa erzählte, dass die Bewohner Sta Caterina's vor mehreren hundert Jahren über die damals eisfreien Terrains, welche heute die Vedretta del Forno bedeckt, zur messa cantata (Gesangsmesse) nach Pejo gegangen seien, ferner dass er von einer personaggio (Persönlichkeit) in Pellizano gehört habe, die Italiener hätten am Montoz Waffen versteckt, — „fucili — hö! — li trovemo ben (Gewehre — wir werden sie finden!)!"

Im Zickzack stiegen wir die hohen Gletscherterrassen hinan, welche vom Col degli Orsi herabführen, legten die Eisen an, balancirten auf einem schmalen Schneeband zwischen zwei kolossalen Eisspalten hindurch, überwanden einen schroffen Absatz oberhalb derselben und gleich darauf einen hart beeisten Hang, dessen Neigung zuerst 36°, dann 45° und zuletzt 30° betrug. Das feste Eintreten der Steigeisen überhob uns jedoch des zeitraubenden Stufenhauens. Noch ging es eine Viertelstunde über sanft abfallende Firnfelder weiter, um $9\frac{1}{2}$ Uhr befanden wir uns auf dem Col degli Orsi.

„Ancora sulla cima (Noch auf die Spitze)?" fragte verwundert Chiesa, als er sah, dass ich unverzüglich jene Schneide betrat, welche zur Punta Cadini hinaufführt; der arme Teufel war noch immer nicht trocken. Über diese Schneide gelangten wir 10 Uhr 20 Minuten auf die Spitze (an 10 QKlafter, Felskuppe, + 11° R.).

[1]) Für 3 Portionen Suppe, 2 Pfund Ziegenfleisch, $\frac{1}{2}$ Pfd. Speck, 30 Eier, 20 kleine Brode, 1 Pfd. Salami und 3 Maass Wein.

Im Süden begann leichtes Gewölk Thäler und Berge zu umfloren. Während Chiesa den Tisch aufstellte, zeichnete ich die Landschaft, wobei mir Pinggera nach altem Brauch Brod, Speck und Wein reichte. Um 12¼ Uhr war die Arbeit beendet; während die Führer einen hohen Steinmann errichteten, suchte ich vergeblich nach der Lösung des Räthsels, warum der Kataster die in ihrer Höhe so differirenden Spitzen des Forno-Gebiets beinahe gleich hoch gemessen hat.

14. Besteigung des Pizzo Taviela, 11.062 W. F.

Dem üblichen Commando „Abmarsch" fügte ich die Eröffnung bei, dass jetzt der Pizzo Taviela bestiegen werden müsse. Den Führern kam diess ziemlich unerwartet, da sie jedoch nicht mit einander sprechen konnten, so mussten sie darauf verzichten, gegen diese Zumuthung zu interveniren.

Eine interessante, aber wilde Eisschneide verbindet beide Gipfel, abwechselnd über dieselbe und über ihre südliche Abdachung — deren Steilheit nach meinen Beobachtungen mit dem Neigungsmesser zwischen 38 bis 40° schwankte — balancirten wir 12 Uhr 50 Minuten zum Col Cadini herab und stiegen jenseit desselben zum Pizzo Taviela empor. Die Eishänge waren von einer nur einen halben Zoll starken Schneekruste überdeckt, weshalb Chiesa mehrmals zurückblieb.

Der Pizzo Taviela besteht aus einem kleinen klippenähnlichen Felshorne, welches den hohen Schneegrat südwestlich desselben nur um 51 Fuss überragt. Diesen dem Gipfel des Gross-Venediger oder Klein-Glockner gleichenden Schneegrat erreichten wir nach Bewältigung einer klafterhohen senkrechten Eiswand 1½ Uhr. Das Horn war von hier aus unersteigbar. Nur mit grosser Mühe gelang es, den Höhenmesser auf der engen Schneide aufzustellen und einige Winkelbeobachtungen zu machen. Pinggera bewachte wie gewöhnlich die Libelle, Chiesa sass auf der Schneide, anscheinend seinem Ende nahe. Beim Abendessen in Pejo gestand er nachher, von Mattigkeit überwältigt auf der Schneide ein gefährliches Schläfchen gehalten zu haben; übrigens war er bereits trocken.

Um 2½ Uhr fuhr ich den 37° geneigten Firnhang auf die Ebene der Vedretta Taviela herab, Pinggera folgte der gezogenen Furche, Chiesa stieg bedächtig herab. Die Sonnenhitze veranlasste das krachende Aufplatzen neuer Eisspalten.

Da wir der Gletschermitte folgten, so kamen wir zu jenen hohen Felsmauern oberhalb der Pala Toricla, welche die Vedretta Taviela zur Bildung zweier mit grosser Neigung herabreichender Eiszungen nöthigen. Ein furchtbares Gewirre von weiten Schluchten und Eisklippen trennte uns von dem Landungsplatze, den obersten Platten jener Felsen. Chiesa gerieth ausser sich über den Anblick dieser Dinge und über das Val Taviela, welches aus einem Abgrunde zu uns heraufgähnte. Nach seiner Ansicht war das Hinabsteigen unmöglich, er rief: „Sior Capitano, qua uno se copa, de la non se passa miga, — berichini quei crepi (Herr Hauptmann, hier kommt man um, hier kommt man nicht weiter, Schelme diese Schlünde)!" und Pinggera erklärte den Weg über die Felsen für bedenklich.

Zunächst galt es einen gewagten Sprung von der Eistreppe, auf welcher wir standen, über einen weiten Schlund auf einen isolirten, etwas vertieften Eiskogel. Ich sprang zuerst hinüber, wobei meine Steigeisen zerbrachen, dann Chiesa, jedoch erst nach langem Zaudern und nachdem ich mehrmals, wie verabredet, bis drei gezählt hatte. Ohne meine rasche Unterstützung wäre er auch wirklich hinabgestürzt. Mit grösster Sorgfalt liessen wir mittelst des Seiles die Instrumente herüber und Pinggera folgte zuletzt nach. Durch schroffe Eisrinnen, Kogeln und Schluchten bahnten wir uns mit allen Schlauheiten des Kletterns herabsteigend den Weg und um 3 Uhr erreichten wir den oberen Saum der Wände.

Wir durften uns glücklich schätzen, diesen Weg gewählt zu haben, denn im obersten Val Taviela gab es eine Schlacht, verursacht durch immerwährende Steinsprünge und Ablösungen grosser Eisblöcke vom nördlichen Zungenende des Gletschers.

Wir stiegen 1 Stunde 20 Minuten lang über Platten, Felsschlünde und Wände hinab, Pinggera war wie immer bewundernswürdig im Pfadfinden. Die Geräthe genirten uns nicht wenig, mehrmals wurden sie an dem Seile in die Tiefe gelassen. Nach harter Arbeit waren die Felsen überwältigt, welche wir erst verliessen, als wir das Thal in jener Tiefe betreten konnten, bis zu welcher die springenden Steine nicht mehr reichten.

„Da schaun's, der Tschesa lauft schon wieder, der is ganz falsch, der Mensch, ich hätt' glaubt, es wär' ganz aus mit ihm!" so rief Pinggera, als Chiesa, gleich nachdem wir das Thal betreten hatten, am linken Hange desselben hinablief. Wir selbst verfolgten das steinige Thal und kamen deshalb später zum Baito Stabisorle, nachdem Chiesa schon ziemlich lange hier gerastet hatte. Über die Malga Coel kamen wir 7 Uhr nach Pejo, — eben noch recht zu der kleinen „festa", welche man in der Cannonica zu Ehren des Pfarrers von Celadizzo und einiger anderer preti gab. Die politische Naivetät der Väter machte mir viel Vergnügen, der Pfarrer von Celadizzo erzählte mit Wohlgefallen von Cerale (einst Tambour), für welchen er schwärmte, dass er bei S. Martino dem Könige, welcher ihn wegen

seiner Verwundung in den . . . . . aus dem Gefechte abberufen wollte, sagen liess: „Andé dir a Sa Maestà, che servo colla testa e non col cül (Geht, sagt Sr. Majestät, dass ich mit dem Kopfe und nicht mit dem . . . . . diene)."

15. Besteigung des Monte Saline, 11.351 W. F.

Am folgenden Tage, 13. September, verliessen wir 5¼ Uhr Pejo, erreichten um 7 Uhr unsere Lagerstätte vom 4. September vor der Besteigung des Monte Viós und schliefen wie damals beim Feuer.

Am 14. September Morgens 4¼ Uhr wanderten wir das Val Viós hinauf, um den Monte Saline zu besteigen; noch lag die Nacht im Thale und die Sterne schimmerten über den dunkelen Felsklippen Crozzi Taviela.

Um 6¼ Uhr betraten wir die Vedretta Saline, welche rasch überschritten wurde.

Ich schlug den Weg über jene Felsen vor, welche vom Gipfel zum Passo tutti Santi hinabführen, Pinggera war ausnahmsweise meiner Ansicht und begnügte sich mit der Bemerkung: „'s könnt' einem tratzen", indem er auf eine klippige Stelle dieses Felsgrates wies. Um 7¼ Uhr wurde derselbe betreten, in flottem Steigen, welches nur durch Chiesa's beständiges Zurückbleiben gehemmt wurde, gewannen wir rasch an Höhe. Hie und da wurden steile Eisstreifen überschritten und die Klippen, welche Pinggera's Besorgniss erregt hatten, erwiesen sich als gefahrlose Felsruinen, zwischen welchen wir hindurchschlüpften. Die grösste Gefahr erwuchs uns wie gewöhnlich durch Chiesa, welcher uns durch seinen um das Doppelte zu langen und mit einem Haken versehenen Bergstock beständig bedrohte. Schon um 9 Uhr 5 Minuten erreichten wir das kleine Schneeplateau des Monte Saline.

Der Anblick, welcher sich uns hier bot, war durch seine blendende Schönheit überwältigend und nur durch die Erinnerung an das Glockner-Panorama übertroffen und obgleich ich Alpen-Rundsichten von gleich hohen Standpunkten wohl schon funfzig Mal genossen hatte, fand ich mich doch heute ganz besonders gefesselt. Die Luft war klar und ruhig, die Temperatur + 7° R. Vor uns lag zunächst der ungeheure Eiscirkus des Forno-Gletschers, nahe und imposant in scharf markirten Gestalten die Spitzen der Ortler-Alpen, am Rande des Horizonts der Mont-Blanc, der Monte Rosa und alle ausgezeichneten Gipfel der Schweiz, die nördliche wie die südliche Kalkkette, die Tiroler Central-Alpen, die Adamello-Gruppe, vielleicht das majestätischste Gebirge Tirols, &c. Innerhalb dieses ungeheuren Raumes lag lautlos und erhaben die Alpenwelt vor uns, gegen Westen sonnig und bilderreich, gegen Osten der Sonne abgewandt, phantastisch, starr, in braunen und blauen Silhouetten mit scharfen Contouren hinter einander gereiht.

Chiesa rief: „Se fossi un gran sior, vorria farmi un palazzo qua (Wenn ich ein grosser Herr wäre, würde ich mir hier einen Palast bauen)", und Pinggera, dessen schwächere Phantasie dieser Sehnsucht des Ex-Kapuziners fern blieb, schimpfte auf die „Nablen", welche in der Presanella-Masse allmählich entstanden waren, und servirte auf dem Tischkasten das Mittagsbrod, welches wir mit wahrer Gier verzehrten. Während meiner fünfstündigen Arbeit, bei welcher ich mir durch den unausgesetzten Gebrauch von blendenden Gegenständen und Vergrösserungsgläsern eine Bindehautentzündung zuzog, schleppten die Führer grosse Steine zur Errichtung eines Signals auf den Schneegipfel, welchen wir erst um 2¼ Uhr verliessen.

Pinggera billigte den Weg über jene Felsrippe, welche von dem kleinen Saline-Gipfel ausgeht. Um dieselbe zu erreichen, stiegen wir eine Schneewand, steil wie ein Kirchdach, nördlich der Spitze herab, doch erst nachdem Chiesa, welcher diese Zumuthung entsetzt zurückgewiesen hatte, durch den Augenschein, durch unsere festgetretenen Fussspuren und durch Pinggera's Hülfe dazu bewogen worden war. Gleich darauf überschritten wir den scharfen Grat des Hauptkammes, kletterten knapp unter demselben in schräger Linie die schroffen Wände herab und betraten die erwähnte Rippe. Um 3¼ Uhr befanden wir uns in gleicher Höhe mit dem Col Viós, in dessen von verfallenen Wänden umgebenen Kessel fast unausgesetzt Steine hinabdonnerten, daher diese Passage nur am frühen Morgen zu empfehlen ist. Wir verfolgten den raschen Abfall der Felsrippe, überschritten einen jähen Eishang und fuhren dann zur Tiefe der Vedretta Saline herab. Eiligen Schrittes ging es weiter, denn auch an mehreren Stellen des Saline brachen Steine ab. Ein Eisfall, dem wir zu nahe gekommen waren, nöthigte uns zu einem ziemlichen Umwege, indess erreichten wir bald unsere Fussspuren vom Morgen, verfolgten ihre Bahn, verliessen 4 Uhr den Gletscher, schritten das Val Viós hinab, stiegen auf den Corno Viós hinauf, um das trigonometrische Signal daselbst auszubessern, und erreichten um 7¼ Uhr Pejo. Meine Gage, welche Vormittags in einem Briefe angekommen war und mir vom Kuraten übergeben wurde, erregte das Mitleid desselben, doch glaubte er diesen Anlass zu einem apostolischen Spruch benutzen zu sollen, indem er tröstend sagte: „Und was hättet Ihr, wenn Ihr die Schätze der Erde erwürbet und nähmet Schaden an Eurer Seele?"

16. La Mare, 6455 W. F.

Bei der karg zugemessenen Zeit musste jeder Augenblick für den Reisezweck ausgebeutet werden, Rasttage, deren meine Gemsennatur ohnehin nicht bedurfte, fielen somit selbstverständlich weg, weshalb wir schon Tags dar-

auf, 15. September, Nachmittags 3 Uhr mit gehörigem Proviant nach La Mare aufbrachen, um die Besteigung des Monte Rosole, der Cima Ponte vecchio und des Pizzo Cavajon auszuführen. Die Galt-Alpe (daher keine Milch) La Mare erreichten wir, schwer wie Schmuggler bepackt, nach 3¼ Stunden, indem wir über Talé und beständig am rechten Ufer des Val della Mare wanderten. Schon während des Marsches begann das Wetter sich entschieden zu verschlimmern, eine warme Luft strich aus dem Val di Sole herauf, schwarze Wolken umlagerten den Ganani-Zug und überschütteten uns zeitweise mit einem recht anständigen Platzregen, welchen ich der Instrumente wegen mehr verabscheute als jedes andere Ungemach.

La Mare liegt in dem ausgesprochensten Bergkessel, den man sich nur denken kann, die Weiden desselben übertreffen noch jene von Saline. Wir trafen daselbst Peppo, einen alten Deutschen aus dem Ultenthale, und einen Italienischen Geisbuben. Nachts kamen Leute aus dem Val Rabbi, um ihr Vieh abzuholen, weil die Hütte am 17. September verlassen werden sollte. Pinggera und Chiesa schliefen beim Feuer, ich in einer Nische unter den Dachfugen. Dem Winde, Regen und der Kälte ausgesetzt erstarrte ich da fast selbst zu einem Gletscher. Auch unsere Stimmung erreichte den Gefrierpunkt, denn als wir am Morgen des 16. September vor die elende Hütte traten, verschwand jede Hoffnung, — es regnete mit jener beharrlichen Gleichmässigkeit, welche anhaltend schlimmes Wetter verkündet.

Schwer und tief schleppten sich die Wolken thaleinwärts, hafteten in dem Geäst der Tannen, von welchen der Wind die grossen kalten Tropfen auf die Erde herabwarf, die Sträucher zerzauste und die uralten Lärchen knarren machte. Melancholisch ruhten dichte Nebelballen auf den Felshörnern und rings um die Hütte glitten die Wasserfälle im zornigen Donner die Felsentreppen hinab. Ein warmer Sonnenblick, welcher sich durch die Dunstmassen hindurchbrach, nährte eitle Hoffnungen, denn das dumpfe Rollen des Gewitters, durch das Echo an den schroffen Felsenhöhen vervielfältigt, benahm sie uns sogleich wieder.

Chiesa wurde heimgeschickt und sollte, sobald sich das Wetter änderte, augenblicklich wiederkommen. Mit Pinggera harrte ich in La Mare aus, beim Feuer hockend, rauchend, kochend, essend, indess das monotone Aufpatschen schwerer Regentropfen auf das Gepäck und durch das lecke Dach der Hütte fortdauerte. Das Zertreten einer Maus, welche durch die Speckabfälle in meine Nähe gelockt worden war, hatte ich unter solchen Umständen für ein Ereigniss und Peppo's Bemerkung, als er uns die eben vom Feuer genommene Suppe essen sah: „Zu einer so heissen Suppe muss man sich ganz nackt ausziehen", für einen unübertrefflichen Witz anzusehen. Die Nacht verging eben so unerquicklich wie die vorhergegangene, zwei Mal brannte Peppo wie üblich den Böller ab, um die Bären fern zu halten.

Am 17. September regnete es noch immer, immer noch zogen am grauen Himmel träge, unheimlich aussehende Wolken umher, selbst ein leichter Schneefall bis 7000 Fuss herab war des Südwindes wegen ohne Bürgschaft besserer Tage. Wir verliessen also 2 Uhr Nachmittags die Hütte, verbargen wegen der verdächtigen Nähe des Geisbuben, von dessen richtiger Anschauung über Eigenthum wir nicht ganz überzeugt waren, vorsichtig 6 Maass guten Weins in der Nähe, wanderten im Regen thalabwärts, verbrachten, als der Himmel alle Schleusen öffnete, zwei Stunden im Heustadl Sopra Torbi und trafen 6 Uhr Abends in Pejo ein.

17. Besteigung des Monte Giumella, 11.234 W. F.

Eine Besteigung der Venezia-Spitze — weshalb ich mich für die Heimreise über das Martell-Thal entschied — genügte zur Beendigung der Aufnahmen im Val Venezia. Zunächst lag es in meinem Interesse, den Nordwesten meines Arbeitsrayons noch im Detail zu studiren und den Monte Giumella, die Punta S. Matteo und den Monte Tresero wo möglich an Einem Tage zu ersteigen.

Wir verliessen also am 19. September (am 18. wurde in Pejo gearbeitet) 3¼ Uhr Nachmittags trotz des zweifelhaften Wetters das Vidum, kamen um 4 Uhr zur Malga Coel, rasteten daselbst eine halbe Stunde und trafen über die untere Schafhütte des Val Cadini um 6½ Uhr bei vorgerückter, durch Nebel vermehrter Dämmerung im Baito Fratta secca, einer äusserst dürftigen Hütte, ein.

Gegen 8 Uhr trat ich vor dieselbe, um nach dem Wetter zu sehen, schwarze Nacht und Nebel verhinderten selbst den Anblick des Nächstgelegenen; in den hohen Kräutern rings um den Baito, nur wenige Schritte weit, vernahm ich Geräusch und schwere Tritte. In denselben zurückgekehrt hörten wir am (in den Boden anschliessenden) Dache den plumpen Tritt eines Thieres, gleichzeitig rief Chiesa: „Il Orso!", Pinggera: „Der Bär!" und verschlossen die Thür. Chiesa, sonst immer mit Verachtung von Bären sprechend, fand die Situation höchst unbehaglich, Pinggera blieb ruhig sitzen und erklärte, dass es dem Bären nicht einfallen werde, in die Hütte einzudringen, und man mit der Axt, welche ich herbeigeholt hatte, Nichts gegen denselben auszurichten vermöge. Wirklich verliess uns der Bär bald darauf. Die Nacht verbrachten wir auf einer mit wenig Heu bedeckten Pritsche, den Schlaf verscheuchten zahllose Flöhe, gegen welche sich Chiesa durch eine neue Erfindung, das Festbinden derselben in Sacktücher, zu schützen suchte; statt der so untergebrachten Kameraden kamen andere, mehr, als es Sacktücher gab.

Am 20. September früh 4 Uhr brachen wir zur Besteigung des Monte Giumella auf; nach einstündigem Steigen begann es zu regnen, wir kehrten in die Hütte zurück. Chiesa wurde mit demselben Auftrage wie in La Mare, jedoch mit den Instrumenten nach Pejo gesandt, da dieselben diess Mal weniger nöthig und ihre Benutzung bei dem ungünstigen Wetter überdiess zweifelhaft war.

Um 7¼ Uhr veranlasste uns das anscheinend besser gewordene Wetter zum zweiten Abmarsch, wir erreichten das Ende der Vedretta degli Orsi und harrten eine Stunde lang, unter einer Wand nothdürftig geschützt, auf das Aufhören des Regens, welcher sich abermals eingestellt hatte. Meine Ungeduld erreichte ihren höchsten Grad, mein Urlaub gestattete mir nur noch drei Tage in Pejo zu verweilen, daher ich die Besteigung unter jeder Bedingung nachdrücklichst vorschlug. Aber der erfahrene Pinggera war nicht dazu zu bewegen, er sprach von einem Manne, der einst am Hohen-Ferner von „Nablen" umhüllt den ganzen Tag im Kreise herumgegangen und sicher umgekommen wäre, wenn nicht ein Sonnenstrahl dieselben Abends spät einigermaassen zertheilt hätte. Schweren Herzens kehrten wir nach dem elenden Baito zurück (10 Uhr), um daselbst bessere Zeiten abzuwarten.

Der klägliche Aufenthalt und der Müssiggang, zu dem wir abermals verdammt waren, wirkten äusserst niederschlagend auf uns, Pinggera bemerkte: „Wenn Einer an so en Ort lang bleiben muss, könnt Einer seinen Namen ganz vergessen." Doch fanden wir im Holzspalten, wozu die nahen Baumgerippe dienten, die nothwendige Zerstreuung. In der Nacht hielten Mäuse ein Wettrennen auf meinem Körper. Den klaren Morgen des 21. September begrüssten wir mit toller Freude, verliessen 5¾ Uhr unseren Verbannungsort, stiegen das Val degli Orsi über Terrassen hinauf, kamen an einer vom Gletscherbache tief eingesägten Felsklamm vorbei, frühstückten während einer viertelstündigen Rast nahe dem Gletscherende, stiegen darauf jähe, von Felsen umgebene Schutthänge der linken Thalseite empor, durchschritten eine mit tiefem frischen Schnee bedeckte ebene Terrasse — ein Schwarm Schneehühner flüchtete vor uns her — und betraten die sanften Firnfelder der Vedretta degli Orsi. Raschen Schrittes verfolgten wir unsere einsame Bahn, bogen kurz vor dem Col degli Orsi scharf nach Westen ab, überwanden ohne Mühe die zunehmende Neigung des Gletschers, betraten eine Schneeschneide und gelangten über dieselbe auf den bis 10 □Klafter abgestumpften Gipfel des Monte Giumella (9¾ Uhr).

Die Kälte (— 7° R.) wurde durch den eingetretenen Sturm äusserst empfindlich. Rasch machte ich einige Zeichnungen und Notizen und errichtete, die Blöcke aus dem Schnee scharrend, einen Steinmann, während Pinggera umständlich seine Schneegamaschen anlegte. Halb erfroren fuhren wir um 10¾ Uhr auf den Col Giumella hinab.

18. Besteigung der Punta S. Matteo, 11.494 W. F.

Inzwischen hatte sich das Wetter entschieden verschlimmert, der Wind brachte dichte, die Spitzen umhüllende Nebelballen, deren momentanes Zerreissen uns über den einzuschlagenden Kurs nach der Punta S. Matteo belehrte, einem prächtigen Gletscherhorn, welches nahe westlich aufragte und dessen feine Spitze wir, zuletzt etwas steiler ansteigend, um 11 Uhr 5 Minuten betraten. Wir verweilten eine Viertelstunde auf derselben und ich entwarf während einer Zertheilung der Wolken einige flüchtige Skizzen, dann sahen wir uns durch den undurchdringlichsten Nebel von den tieferen Landschaften völlig abgeschlossen. Da wir auch den Tresero nicht sahen, sondern seine Lage nur muthmassten, so entschloss ich mich für die Besteigung desselben über jene lange, beide Gipfel verbindende, uns schon bekannte, im Augenblicke jedoch ebenfalls unsichtbare Eisschneide. Diess war ein arger Fehler, welcher uns beinahe den Tod gebracht hätte. Pinggera, welcher richtiger den Abstieg über Felsen nach der Vedretta Gavia, also eine Umgehung der schauerlichen Eismauer vorgeschlagen hatte, drang diess Mal nicht durch, weil ich seine Bevormundung entbehren zu können wähnte.

Wir stiegen also von der Spitze über den bis 50° steilen Firn herab, je anderthalb Schritt seitwärts befanden sich ungeheure Abgründe. Ungeachtet der Weichheit des Schnee's hiess es, wie ich jetzt erkenne, das Geschick herausfordern, als ich diesen Hang hinabfuhr; Pinggera rief in Verzweiflung darüber erzürnt aus: „Sie sind ja dümmer als die Nacht", welcher Schmeichelei ich jedoch unter den geschilderten Umständen kein Gewicht beilegte.

Nun folgte ein denkwürdiger Gang über die lange Schneide, umrandet von furchtbaren Tiefen und verhüllt durch Nebel. Ohne die Gefährlichkeit desselben zu erwägen, wanderten wir — zum Glück unangebunden wie immer —, die Hände in der Tasche, rauchend und den Bergstock unter dem Arm, arglos auf einer über den Berggrat nach der Seite des Forno-Gletschers überhängenden Schneewechte fort. Da brach plötzlich ein Stück derselben ab, Pinggera stürzte, erhielt sich jedoch noch wunderbar zwischen Schneebeulen am obersten Saume der kolossalen Eiswand und schwang sich wieder auf die Schneide hinauf.

So furchtbar ernst diese Mahnung auch war, wir achteten ihrer nicht, schritten vielmehr, ohne den Vorfall zu erörtern, weiter. Wieder hielt sich Pinggera, welcher ungefähr fünf Schritt vor mir herging, zu nahe am Rande der Schneewechte, ich machte ihn darauf aufmerksam, er aber erwiderte: „Besser zu weit rechts als links, denn fallen

wir die Felsen hinab, so zerschellen wir wie Glasflaschen." Genau in dem Augenblicke, wo ich die erneute Warnung: „Wenn es jetzt hier wieder eine Schneewechte gäbe!" ausgesprochen, erfolgte ein dumpfer Knall, verursacht durch die Ablösung des gesammten Schneeüberhanges, auf welchem wir uns befanden, — ich sah Pinggera lautlos kopfüber die Eiswand auf den Forno-Gletscher hinabstürzen und folgte ihm mit dem Bewusstsein des Unterganges in demselben Momente nach. Sogleich verlor ich Hut, Brille und Bergstock und schneeumhüllt, gewissermaassen in einer Lawine, glitten wir in raschem Fluge die Hänge hernieder, wurden an senkrechten Abbrüchen hinausgeschleudert und momentan befanden wir uns dann in freier Luft, mit bangem Gefühl das Auffallen — möglicher Weise auf ein Felsriff — erwartend. Während dieses nur wenige Augenblicke dauernden Sturzes hatte ich Anfangs den Kopf voraus, sah Nichts und Alles, an was ich mich anzuklammern suchte, war geballter mitfliegender, aufwirbelnder Schnee; unwillkürlich fiel mir die Matterhorn-Katastrophe ein, doch auch ein ähnliches, von Engländern glücklich überstandenes Abenteuer am Monte Rosa. Ich selbst erreichte, zuletzt über einen an 80 F. hohen senkrechten Absatz des Eises herabstürzend, in horizontaler Seitenlage eine tiefe Schneegrube und blieb darin stecken — ein wunderbares Glück!

Im ersten Augenblicke fühlte ich mich wie erschlagen, obgleich heftig erschüttert, stöhnend und aus Mund und Nase blutend, war ich doch unverletzt, zu welcher Überzeugung ich jedoch erst kam, als ich mich aufrichtete und von der erstarrenden Schneeumhüllung frei machte. Der nächste Gedanke galt Pinggera; mit halb eingefrorener Stimme rief ich seinen Namen, — die Eiswände gaben das Echo, lautlose Stille folgte. Ich fand es überhaupt unmöglich, dass auch er lebend davon gekommen sein könne. Am nächsten lag die Annahme, dass er in eine der unmittelbar am Fusse der Eiswände beginnenden Schluchten gefallen sei. Knapp hinter mir gähnte ein tiefer weiter Spalt, über welchen mich der letzte Eisabsatz geschleudert hatte. Bei diesem so lieblichen Anblick erkannte ich erst die Grösse der überstandenen Gefahr; hätte mich nicht die Thatsache überzeugt, so würde ich es für undenkbar gehalten haben, dem Untergange an dieser Stelle entrinnen zu können. Am Rande der Schlucht lag mein Hut, daneben das noch gefüllte Weinfässchen, welches Pinggera getragen hatte, dieses selbst war von einem feinen undurchbrochenen Schnee- und Eisgewebe grösstentheils überzogen. Ich ging von Schlucht zu Schlucht, vergeblich den Namen meines Führers rufend. Die Situation begann grauenhaft zu werden; gelang es mir nicht, seinen Aufenthalt zu entdecken, war er in einen Spalt gestürzt, so war er rettungslos verloren; menschliche Hülfe konnte vor zwölf Stunden nicht eintreten, bis dahin musste er der Kälte erliegen. Eine tiefere Gletscherterrasse zu untersuchen, fuhr ich einen schroffen, ohne Steigeisen ungangbaren Firnhang herab, um nicht hinabzufallen. Endlich antwortete mir eine schwache Stimme, durch das zweite Augenglas erkannte ich einige 100 Fuss über mir eine schwarze kleine Figur, es war Pinggera, welcher sich langsam und mit grosser Mühe abwärts bewegte.

Den bangen Augenblicken folgte das freudigste Wiedersehen, Pinggera lachte, weinte, gab mir die Hand, wir priesen unser Glück. Unsere Sturzhöhe lässt sich nicht genau angeben, doch dürfte sie nicht unter 800 Fuss betragen haben. Pinggera hatte Alles, was er getragen, eingebüsst und sich durch die Steigeisen am linken Oberschenkel nicht unerheblich verletzt; auch ihn hatte das Fallen in eine Schneegrube gerettet.

Wie wenig dieser Vorfall unseren Unternehmungsgeist zu schwächen vermochte, bewies der sogleich gefasste Entschluss, den Monte Tresero unter jeder Bedingung von der so ungünstigen Seite des Forno-Gletschers aus zu besteigen.

19. Besteigung des Monte Tresero, 11.220 W. F., Gavia-Pass, 8000 W. F.

Zu diesem Zwecke wanderten wir am Fusse der von der Punta S. Matteo zum Monte Tresero führenden Eiswand nach Nordwesten und da uns nun Axt, Eisen, namentlich aber der so nöthige Bergstock fehlten, so war dieser Marsch über steile Gletscherwellen mehrmals mit grossen Schwierigkeiten verbunden. Östlich des Passo Chiarena stiegen wir dann jene steile Gletschermulde hinan, welche zwischen den beiden Tresero-Gipfeln entspringt, überwanden in tiefem Schnee watend Terrassen und schroffe Abfälle und stiessen bei 11.000 F. Höhe auf eine an 100 F. hohe Eiswand, deren ungeheure Neigung ich zu 61° mass.

Über uns am kleinen Tresero-Gipfel hingen Eisklippen lawinendrohend herab, so schnell als möglich ihre eventuelle Bahn zu verlassen, war eben so nöthig als schwierig. Nur der frisch gefallene Schnee, welcher zufolge seiner Weichheit an dem Steilhange haftete, gewährte bei unserem Aufsteigen in schräger Linie einigermaassen zuverlässige Tritte. Die Gefahr dieser Partie wird die Erwähnung erklären, dass wir mit dem linken Fusse stets bis zum oberen Schenkelknochen an den Schneehang anstiessen, daher das Vorsetzen desselben in den nächsten Steig zwischen dem rechten Fuss und dem Schneehange hindurch immer ein theilweises Abstreifen desselben bedingte. Bei jedem der tiefen Tritte berührten wir die Eisfläche unterhalb des Schnee's. Die Möglichkeit, eine Lawine zu veranlassen oder abzugleiten, war augenscheinlich, doch erreichten wir glücklich die Höhe und über eine schmale Terrasse den

Grat zwischen beiden Tresero-Spitzen, verfolgten denselben gegen Westen und standen um $2\frac{3}{4}$ Uhr auf der völlig ($\frac{1}{4}$ QKlafter Fläche) zugeschärften felsfreien Hauptspitze. Die Kälte war so gross, dass sich mein Lodenrock und Pinggera's Gesichtshaar dicht bereiften. Der Aussicht waren nur wenige Momente günstig, sie liessen die Herrlichkeit derselben nur ahnen; den ungeheuren Abgrund von Sta Caterina hatten wir unmittelbar zu unseren Füssen.

Über die Sforcellina (9594 F.) und das Val Bormina wollten wir noch denselben Tag nach Pejo. Pinggera hatte sich des schlimmen Wetters wegen entschieden gegen den von mir empfohlenen Rückweg über einen der hohen Gletscherpässe nahe südwestlich der Punta S. Matteo erklärt. Gegen Süden bemerkten wir ein breites grünes Joch mit einem See, von wilden Hörnern umringt; Pinggera hielt es für die Sforcellina, ich war überzeugt, dass es der Gavia-Pass sein müsse, und bemerkte, dass uns derselbe statt nach Pejo nach Ponte di Legno führen würde. Die Gegend war uns beiden fremd, die Karten waren mit dem übrigen Geräthe bei jenem Sturze verloren gegangen. Nach langem Debattiren stimmte auch ich für den Rückweg über das breite Joch, mochte es nun der Gavia-Pass oder die Sforcellina sein.

In dem Augenblick, als wir vom Monte Tresero nach Süden auf die Vedretta Gavia herabstiegen, rollte die Eislawine am kleinen Tresero-Gipfel donnernd auf die Vedretta del Forno hinab. Der Weg über schroffe Firnhänge war äusserst bedenklich, gegen die Gefahr, in schneeüberbrückte Schluchten zu fallen, besassen wir nicht einmal das Hülfsmittel des Seiles. Eine ebene Firnstrecke kam, mechanisch verfolgten wir unsere einsame Bahn, sanken bei jedem Tritt knietief in den Schnee, die Nebel fielen wieder tiefer herab und es begann zu hageln. Über einen scharf abfallenden felsdurchzogenen Schuttriss stiegen wir von einer hohen Terrasse auf die breite Eiszunge der Vedretta Gavia nieder. Dieser Gletscher gehört zu den grössten und schönsten der Ortler-Alpen, hohe Spitzen und imposante Felsvorwerke umgeben ihn. Wir überschritten seine Eiszunge, folgten den Spuren eines Gemsenrudels und landeten an seinem linken Ufer, dort, wo derselbe aus einer von hohen Felsen umstarrten Klause in die Tiefe des Val Gavia herabreicht, $4\frac{3}{4}$ Uhr.

Im Val Gavia angelangt gingen wir über ebene Bergweiden am rechten Bachufer gegen Süden. Der Regen fiel in Strömen und durchnässte uns völlig, Pinggera war ohne Hut, doch war der Eindruck des Erlebten so mächtig, dass wir diess kaum beachteten. Das oberste Val Gavia mit dem Lago bianco, in dessen Spiegel das imposante begletscherte Felshorn des Corno dei 3 signori herabblickt, ist völlig eben, der Monte Gavia überragt es westlich in sanften unschönen Formen. Am östlichen Seeufer vorbei erreichten wir $5\frac{3}{4}$ Uhr das breite, zum Überfluss durch viele Steinmänner gekennzeichnete Joch, dessen Höhe über 8000 F. beträgt. Gegen Südwesten erblickten wir ein ausserordentlich imposantes, über 10.000 F. hohes Felshorn mit einem kleinen Gletscher, dessen Abfluss der Oglio ist.

Nun ging es im Zickzack sehr steil und so rasch herab, als Pinggera's Fuss es gestattete; an Marterkreuzen Verunglückter [1]) vorbei kamen wir zur Terrasse des Lago nero. Ich hatte längst die Gewissheit erlangt, dass wir es mit dem Gavia-Passe zu thun hatten, und benutzte jeden Anlass, auch Pinggera davon zu überzeugen, — so jetzt die wilden Syenitklippen südlich des Tonal-Passes, welche uns am Ausgange des Val Mazza, in dem wir uns befanden, anstatt der monotonen Schieferberge Cogolo's entgegenstarrten, welch' letztere wir von der Sforcellina aus hätten wahrnehmen müssen. Doch hatten wir keine Ursache, die gewählte Route zu bereuen, denn die Sforcellina war in Wolken gehüllt.

Noch ging es eine Zeit lang steil abwärts an einer Alpe vorbei in die Tiefe des Val Mazza. Hier erfuhr Pinggera seinen Irrthum durch die Aussage der Hirten, dass wir auf dem Wege nach Ponte di Legno seien. Wir waren somit an eine fremde Küste verschlagen, was mir nur aus dem Grunde unlieb war, weil ich so das Val Bormina nicht kennen lernte und bloss zwei Francs bei mir hatte, da meine übrigen Schätze beim Geistlichen in Pejo deponirt waren.

Wir verfolgten das Thal nach Südwesten, sahen überall gute Wege, schöne Weiden, zahlreiche Alpen, prächtige Schafe, Zeichen der Wohlhabenheit, aber auch arg mitgenommene Wälder.

Als wir $7\frac{1}{4}$ Uhr zu einer Hütte kamen, eilte ein Mann herbei, welcher uns von der Malga Forno aus kannte, und lud uns freundlich ein, bei ihm zu übernachten, und da Pinggera's Fussübel zunahm, so machten wir von der angebotenen Gastfreunschaft Gebrauch.

Abends hockten wir mit anderen Männern und Weibern am Feuer und ich erzählte unser Abenteuer unter grosser Theilnahme dieser Leute, welche sie durch Ausrufe wie „Corpo di Diana" kund gaben. Als ich erwähnte, dass ich Soldat sei, meinte eines der anwesenden Fräulein: „Da sind Sie wohl desertirt?", die Anderen, welche aus dem Anlasse, dass ich mit Pinggera in einer fremden Sprache verkehrte, den Schluss zogen, dass ich noch mehrere Sprachen sprechen könne, riefen: „Mostro! fiol d'un can (Ungeheuer! Sohn eines . . . . . .)!", was indess in schmeichelhaftem Sinne gemeint war. Ein alter Jäger erzählte, dass er 1859

[1]) Wie wir in Pezzo erfuhren, war ein 18jähriger Bursche 3 Tage vorher auf der Vedretta Gavia umgekommen.

während des Krieges in Cremona 10.000 Böhmen gesehen habe, — „Öh, — che bella gente (welch schöne Leute)!" Eine grosse Quantität aus Wasser, Graupen, Erdäpfeln und Milch bereiteter Suppe diente uns zum Nachtmahle. Bei Pinggera hatte sich inzwischen heftige Augenentzündung (in Folge des Schneeglanzes, das Gefühl gleicht einem Stiche mit einer Nadel) eingestellt und sein linker Fuss war so angeschwollen, dass er ihn nicht bewegen konnte. Meine Verlegenheit war gross, denn war Pinggera den nächsten Tag marschunfähig, wie sollte ich dann mit ihm mit meinen zwei Francs nach Pejo gelangen?

Ein Heustadl, zugleich Schafstall, diente zum Nachtlager. Unter anderen Umständen hätten wir gewiss vortrefflich geschlafen, heute aber lastete die Erinnerung des Erlebten gleich einem Alpdrücken auf mir, immer wähnte ich, den Boden unter den Füssen zu verlieren und hinabzustürzen. Als ich endlich einzuschlafen begann, weckte mich ein Schaf, welches meinen Körper für einen Fusssteig in die höheren Heuregionen angesehen hatte. Pinggera litt durch das zweifache Übel grosse Schmerzen; am Morgen des 22. September (Sonntag) konnte er das Kniegelenk nicht bewegen und die Augen nicht öffnen, doch erklärte er, unter allen Verhältnissen marschiren zu wollen.

Da unsere Gastfreunde das angebotene Geld mit der Erwiderung „era tutto per amicizia (es war alles aus Freundschaft)" ablehnten, so dankten wir ihnen und traten 5¾ Uhr den Weg nach dem Dorfe Pezzo an. Der Marsch ging sehr langsam von Statten, ich führte den hinkenden Pinggera und wechselte die Umschläge auf seine Augen bei jeder Quelle; um 7 Uhr hielten wir einen für Bergsteiger kläglichen Einzug in Pezzo und betraten das Wirthshaus, um uns für den Weg über die Forcellina di Montoz zu stärken (der Weg über den Tonale nach Pejo wäre viel weiter gewesen).

Auch hier fanden wir Bekannte von der Forno-Alpe und bald waren wir im Wirthshause der Gegenstand einer Theilnahme, wie ich sie sonst nie unter Fremden erfahren habe. Die „prime figure" des Ortes, Doktor, Apotheker &c., kamen und da sie unsere abgerissenen Kleider und Pinggera mit verbundenen Augen sahen, suchte sich uns Jeder gefällig zu erweisen. Der Apotheker brachte ein Augenwasser und der Wirth schenkte Pinggera einen neuen Hut. Als ich alle Fragen nach dem Geschehenen befriedigt und Pinggera's Tüchtigkeit gepriesen hatte, steigerte sich das Mitleid zu einem wahren Enthusiasmus. „I zè galantuomini quella gente!" sagte der Doktor, dessen Ausspruch maassgebend schien. Wir frühstückten eine Suppe mit vielen Eiern, Brod und Salami, ich trank viel Wein, um die Erschütterung meiner Glieder los zu werden, — die zwei Francs reichten eben aus. Als wir 9 Uhr aufbrachen, empfingen wir die herzlichsten Wünsche und eine Strecke weit das Geleit der Forno-Freunde.

20. Besteigung der Forcellina di Montoz, 8700 W. F.

Wir bogen auf einem guten Karrenwege in das Val Tozzo ein (Rückblick auf die wilden Zacken des Adamello-Gebirges), überschritten den Bach bei einigen Alphütten und stiegen an dem Abhange der Cima Nalbiol gegen Nordosten hinan. Der Tag war nebelvoll, abwechselnd fiel Regen, der Jochsteig war mehrentheils gut kennbar; Pinggera's Fuss besserte sich durch die Bewegung und die fortgesetzten Umschläge linderten sein Augenübel, doch ging der (in landschaftlicher Beziehung uninteressante) Marsch nur sehr langsam vor sich. Wir kamen an mehreren Lagerplätzen und rohen Steinhütten Italienischer Freischaaren aus den letzten Kriegen vorbei und erreichten die bereits schneebedeckte Forcellina di Montoz um 11¾ Uhr. Da der Tonale im Mittelalter zu dicht bewaldet war, so bildete jene einst einen Hauptübergang nach der Lombardie und noch heute ist sie strategisch wichtig.

Jenseit dieser Scharte durchwanderten wir, unsere Salamivorräthe verzehrend, eine kleine, von der Cima di Montoz (9692 F.) überragte Hochebene und stiegen dann steil über eine Terrasse (Steinhütte Österreichischer Truppen) am linken Bachufer zum sumpfigen Pian di Palù in das Val Monte herab. Die hohe unschöne Fernergruppe des Val Bormina lag uns gegenüber und nur der hohe Felskegel Pizzo Villa Corna interessirte uns in derselben.

Bei der Malga Palù überschritten wir die Nos (nahe der Brücke ein schwacher Säuerling), verfolgten das linke Ufer derselben und marschirten die Felsklamm Scala di Palù auf einem Karrenwege hinab; an der Sorgente minerale, an zahlreichen Heustadeln an der Mündung des Val degli Orsi vorbei setzten wir im Regen die Wanderung durch das monotone rauhe Val Monte fort. Hinter einem von Nadelholzdickicht umgebenen Felsblocke nächst des Weges sahen wir plötzlich an zehn Soldaten eines Ungarischen Infanterieregiments. Die Leute sprachen weder Deutsch noch Italienisch und aus ihrer mangelhaften Mimik konnte ich den Zweck ihres Freilagers nicht errathen. In den Zeitungen kursirte damals das Gerücht, dass sich Preussische verkleidete Offiziere in den Tiroler Bergen, mit strategischen Untersuchungen einzelner Abschnitte beauftragt, aufhielten; in Pejo, welches wir 3¾ Uhr erreichten, brachte man die Entsendung dieser kleinen Abtheilung von Malé aus damit in Zusammenhang.

In der Cannonica begrüsste man uns wie von den Todten Auferstandene. Die geistlichen Herren, nachdem ich sie von den Ereignissen der letzten Tage in Kenntniss gesetzt hatte, benutzten diesen Anlass zu vielen frommen

Sprüchlein und versicherten, dass sie uns eben hätten suchen lassen wollen, wobei wir die Beruhigung hatten, dass uns gewiss Niemand gefunden hätte.

Am 23. September sandte ich Chiesa mit den Instrumenten zur Beförderung derselben nach Fucine auf die Post, besuchte Nachmittags die Abhänge des Pallon delle Acidule, um einige rückständige Skizzen auszuführen, nahm ein warmes Mineralbad, bezahlte die billige Rechnung des Kuraten und die Führer und beschloss, den folgenden Tag über die Venezia-Spitze nach dem Martell zu reisen und dabei die wenigen Lücken in der Karte nachzutragen. Das Wetter hatte inzwischen, wie die nächsten Tage bestätigten, grössere Hochgebirgstouren nicht nur bedenklich, sondern durch die enormen Quantitäten frischen Schnee's fast unausführbar gemacht. Mein Reisezweck war zum Glück erreicht und Pinggera beinahe hergestellt.

21. Besteigung der Cima Venezia, 10.582 W. F., Hohenferner-Joch, 10.136 W. F.

Am 24. September Morgens 3½ Uhr verabschiedete ich mich von den geistlichen Herren und ging mit Pinggera und Chiesa, welch' letzterer uns durchaus das Geleit geben wollte, über Talé das Val della Mare hinauf. Zwischen Blöcken der Scala della Mare hatten wir am 17. September 6 Maass Wein verborgen, heute sahen wir daselbst Holzhauer beschäftigt. Über die Blöcke waren dröhnend riesige Lärchen gestürzt und die Stelle kaum noch zu kennen, der Wein war vielleicht gar von den Hinterwäldlern (welche bloss mit der Axt arbeiteten und die Säge nicht zu kennen schienen) entdeckt und getrunken worden. Doch wie verblüfft sahen die lieben Holzhauer drein, als Pinggera Flasche für Flasche aus den Steinfugen zog!

In La Mare wurde die letzte Eisensuppe gekocht und Jeder von uns bekam 2 Maass Wein und einige Virginias, den Rest meines Vorraths. Die Stimmung war sehr feierlich, Chiesa hielt eine Rede, welche ungefähr mit folgenden Worten endigte: „Si ricordi, chiarissimo signore, che servitore non avrà al mondo, il quale più di me conosca i suoi meriti, pregi la sua amicizia ed adori la sua virtù, per cui con divoti voti ed auguri di gloria, di vittorie e di somma felicità non posso a meno di ardere di desiderio di dedicarmi con somma ubbidienza a suoi commandi (Sie mögen sich erinnern, erleuchtetster Herr, dass Sie auf der Welt keinen Diener haben werden, welcher mehr als ich Ihre Verdienste kennt, Ihre Freundschaft schätzt und Ihre Tugend anbetet, weshalb ich mit frommen Gelübden und mit Wünschen des Ruhmes, des Sieges und höchster Glückseligkeit nicht umhin kann, das glühendste Verlangen zu hegen, mich Ihren Befehlen mit der höchsten Folgsamkeit zu widmen)!"

Der alte Mann, welchen wir Anfangs so ungerecht gekränkt und der nachher unsere ganze Achtung und Zuneigung gewonnen hatte, weinte.

Um 8 Uhr stieg ich mit Pinggera allein die Scala di Venezia und die folgende Terrasse zu dem Lago lungo hinauf, überall von Murmelthieren angepfiffen, welche schalkhaft zu uns herabsahen; Pinggera's Pfeifen galt ihnen wohl kaum mehr als ein fremder Dialekt ihrer Sprache. Zwei Ziegen, welche uns seit einer halben Stunde folgten, ohne unsere Steinwürfe zu achten, wurden erst durch Shrapnels vertrieben. An den seichten Partien des Lago lungo hörten wir ein froschähnliches Gequak, — kamen die lieblichen Laute nicht von anderen Thieren, so befanden wir uns jedenfalls an der oberen Froschgrenze.

Der weitere Weg war nicht eben reizend, er führte durch öde, felsdurchbrochene Schutterrassen und konnte beliebig über Blöcke gewählt werden. Wir stiegen aus dem platten Val Lago lungo in den kleinen Kessel des Lago delle Marmotte hinab und dann steil zur Cima Marmotta hinauf. Jeder von uns trug 2 Maassflaschen Wein in den Händen — die Bergstöcke hatten wir abgeschafft —, bei jedem Tritt über die wackeligen Trümmerlager liefen wir Gefahr, sie zu zerbrechen. Besonders war diess bei Pinggera der Fall, welcher, mit meinen Civilkleidern, der Uniform, der Maassflasche mit dem Sauerbrunnen für den „Bekannten", dem rothen Regenschirm, einem mit Proviant angefüllten Bergsacke und einer grossen gefüllten Ledertasche beladen, einem Saumthiere glich. Die Cima Marmotta gewährte einen prächtigen Anblick des Val Venezia. Wir verweilten eine halbe Stunde auf derselben — das Wetter war ziemlich gut —, stiegen dann über mit tiefem Schnee bedeckte Blöcke zur Vedretta Marmotta und schräg über diese zum oberen Hohenferner-Joch hinan, welches dem unteren trotz seiner grösseren Höhe vorgezogen wird. Ankunft 12 Uhr 10 Minuten.

Sogleich verfolgten wir den ziemlich scharfen, doch gut gangbaren Grat, welcher vom Passe zur Cima Venezia führt, und langten um 1 Uhr 10 Minuten auf derselben an. Grossartiger Anblick des Zufall-Ferners &c.

Um 1¾ Uhr hatte ich meine Arbeiten bei empfindlicher Kälte beendet und nach Errichtung eines Steinmannes kehrten wir auf demselben Wege zum Hohenferner-Joch zurück, da sich Pinggera bestimmt gegen das Herabfahren auf einem steil von der Spitze nach Nordwesten sich herabsenkenden Firnfeld ausgesprochen hatte.

Der Marsch über den in seiner Firnregion ebenen Hohen Ferner wurde durch das tiefe Einsinken in den neuen Schnee und durch die Gefahr, in unsichtbare Schluchten zu fallen, verzögert. Die Erde lag still und kalt vor uns und über ihre schneeverhüllten Glieder sanken dichte Nebel

[illegible]

Die Bindehautentzündung meiner Augen, welche ich mir durch die anstrengenden Arbeiten am [illegible] zugezogen hatte, war inzwischen heftig und sehr lästig geworden. Die Wirthin legte mir Nachts auf jedes Auge einen in [illegible] gewickelten [illegible], das Mittel war gewiss sehr gut, hatte nur den kleinen Fehler, dass es Nichts half.

[illegible] 1½ Uhr gingen wir [illegible] Ausgange [illegible] monotone Martell-Thal [illegible] zu Fuss [illegible] Marter [illegible] 1½ Uhr — [illegible] in der Dämmerung eine [illegible] und [illegible] Burg [illegible] — und Laatsch [illegible] — [illegible] wir zu Ende.

[illegible] war sehr verwundert, als [illegible] gekleidet [illegible] zum Vorschein kam. Mit [illegible] wir verabredeten, [illegible] Martell- und Laaser Thale zu [illegible], welche gemein[illegible] Abschied. Mit dem [illegible] wagen [illegible] Botzen. Es war eine schreck[illegible] Fahrt, eine Folter für meine an gediegene Bewegung gewöhnten Glieder, und die ungewöhnlich öden [illegible] Vorberge und die Monotonie der Vintschgauer Thalsohle eine Beleidigung für mein verwöhntes Auge. Ein Bauer hatte Krebse in einem schlecht verwahrten Korbe und sie krochen im Stellwagen herum, was sehr reizend war.

Mit der herrlichen Brenner-Bahn fuhr ich nach Innsbruck, dann über Salzburg, Wien und Troppau nach Jägerndorf, meinem Garnisonorte.

Druck der Engelhard-Reyher'schen Hofbuchdruckerei in Gotha.

Punt

ORIGI

SÜDLICHEN

Von J

Nach dessen

Malga (Sennhütte)

Wege

Wald

herab, weshalb wir das Gletscherende nächst eines terrassenartigen Vorbaues möglichst bald zu erreichen trachteten. Schroffe Schuttrisse zwischen Felsen herabsteigend kamen wir, vom Regen durchnässt, an kleinen See'n und an der schönen, durch ihre Schichtung und den bekannten Wasserfall merkwürdigen Ultnermarktwand vorbei zur 7085 Fuss hohen verlassenen Zufall-Alpe ($3\frac{3}{4}$ Uhr).

Beschleunigten Schrittes gingen wir dann das in seinem Hintergrunde grossartige Martell-Thal herab über Alphütten, das Kirchlein Maria Schmeltz (in dessen Nähe der Führer Janiger wohnt, dem ich einen kurzen Besuch abstattete) nach Gond. Völlig finstere Nacht brach herein, in einem Bauernhofe borgten wir eine Laterne und während eines Orkans, welcher im Stande schien, die Dächer fortzutragen, auch gleichzeitig in Trient grosse Verheerungen anrichtete, erreichten wir, vom Regen gepeitscht, unser Ziel, das Bauernbad Salt, 8 Uhr.

Die Bindehautentzündung meiner Augen, welche ich mir durch die anstrengenden Arbeiten am Monte Saline zugezogen hatte, war inzwischen heftig und sehr lästig geworden. Die Wirthin legte mir Nachts auf jedes Auge einen in Linnen gewickelten todten Frosch; das Mittel war gewiss sehr gut, hatte nur den Einen Fehler, dass es Nichts half.

Früh $5\frac{3}{4}$ Uhr gingen wir das an seinem Ausgange enge monotone Martell-Thal hinab (Berge bis 6800 Fuss eingeschneit), erreichten Morter (2000 Fuss) $6\frac{3}{4}$ Uhr — daneben an der Thalmündung eine kolossale Diluvialendmoräne, auf derselben die Burg Montani — und Laatsch $7\frac{1}{4}$ Uhr, — das Gemsenleben war zu Ende.

Die Wirthin „vom Hirschen" war sehr verwundert, als aus dem „zusprechenden", in sehr defekte Loden gehüllten „Jager" auf einmal ein Offizier zum Vorschein kam. Mit Pinggera hielt ich einen Abschiedstrunk, wir verabredeten, im nächsten Jahre im Martell- und Laaser Thale zu arbeiten, und nahmen mit der Herzlichkeit, welche gemeinsam überstandene Gefahren erzeugen, Abschied. Mit dem Stellwagen reiste ich nach Botzen. Es war eine schrecklich langweilige Fahrt, eine Folter für meine an gediegene Bewegung gewöhnten Glieder, und die ungewöhnlich öden Ötzthaler Vorberge und die Monotonie der Vintschgauer Thalsohle eine Beleidigung für mein verwöhntes Auge. Ein Bauer hatte Krebse in einem schlecht verwahrten Korbe und sie krochen im Stellwagen herum, was sehr reizend war.

Mit der herrlichen Brenner-Bahn fuhr ich nach Innsbruck, dann über Salzburg, Wien und Troppau nach Jägerndorf, meinem Garnisonorte.

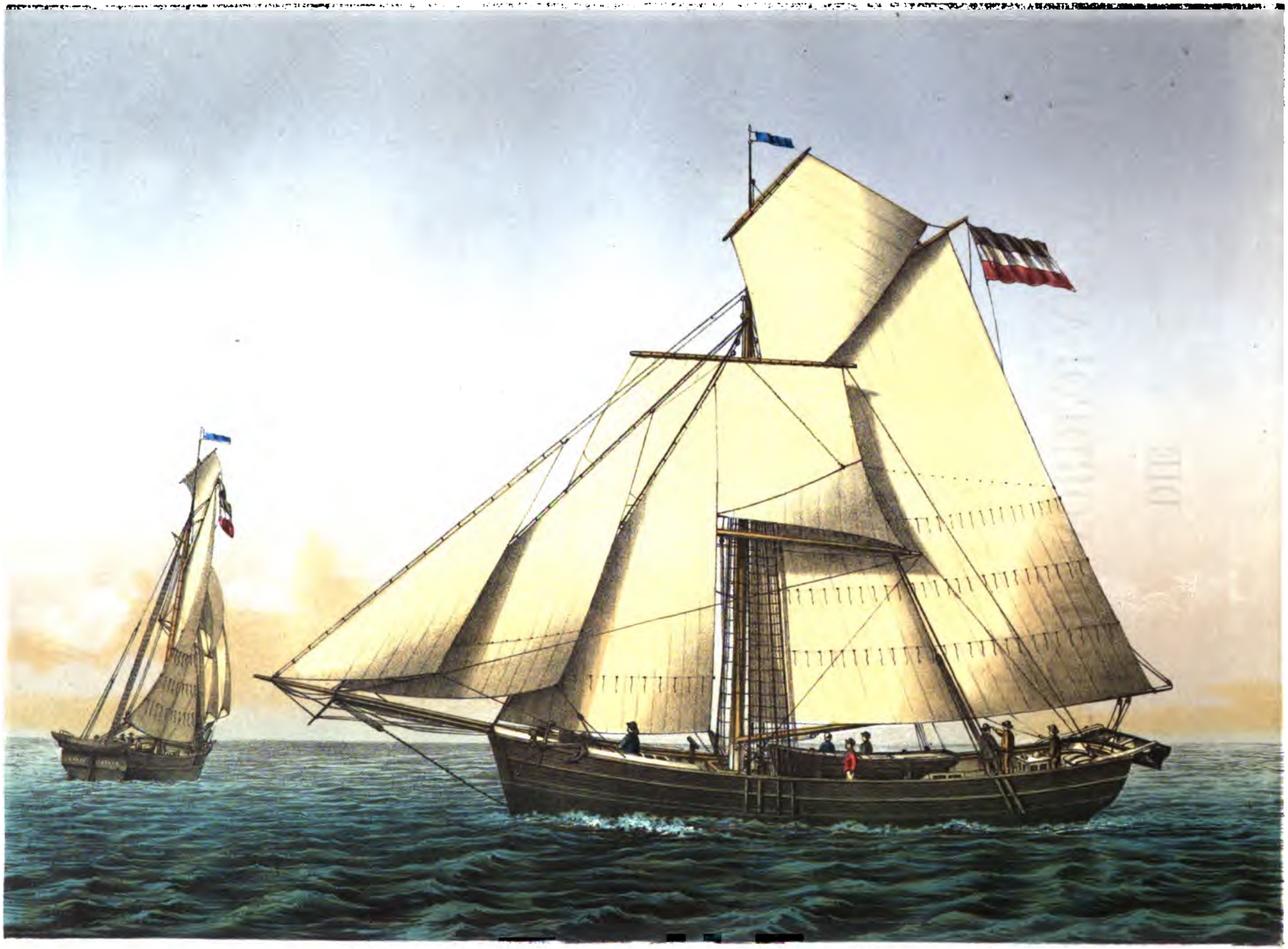
Druck der Engelhard-Reyher'schen Hofbuchdruckerei in Gotha.

ORIGI

SÜDLICHEN

Von J

Nach dessen



„Germania" das Schiff der Deutschen Nordpolar-Expedition. 1868.

GOTHA. JUSTUS PERTHES. 1869.

Art. Anst. v. F. Hochdanz. Stuttgart

DIE

ERSTE DEUTSCHE NORDPOLAR-EXPEDITION

IM JAHRE 1868.

BESCHRIEBEN VON

K. KOLDEWEY.

MIT EINEM VORWORT VON A. PETERMANN.

MIT ZWEI ORIGINALKARTEN UND EINER CHROMOLITHOGRAPHIE.

(ERGÄNZUNGSHEFT No. 28 ZU PETERMANN'S „GEOGRAPHISCHEN MITTHEILUNGEN".)

GOTHA: JUSTUS PERTHES.
1871.

INHALT.

Vorwort von A. Petermann.

Seite

Kapitän Osborn's Anregung und Plan zu einer neuen Englischen Expedition nach den Polar-Regionen, 23. Januar 1865 . . . III
A. Petermann's Bestrebungen seit 1863 III
Die Erforschung der kalten Zone mit geringeren Opfern verknüpft als die der heissen Zone IV
A. Petermann's Beschluss, eine Deutsche Nordpolar-Expedition ins Werk zu setzen, sein von Osborn's Vorschlag verschiedener Plan erfährt gerade in England grosse Anerkennung und Zustimmung IV
Admiral Lütke's Ansicht über das Meer bei Nowaja Semlä . . . V
Geographische Versammlung in Frankfurt 23. Juli 1865 zur Veranstaltung einer Deutschen Nordfahrt. Kapitän Werner's Unternehmen V
Die Preussische Regierung. Die Österreichische Geographische Gesellschaft VI
Versammlung in Gotha 17. Dezember 1865. K. Preussische Kommission in Berlin 18. Januar 1866 VI
Das Preussische Abgeordnetenhaus. Aufruf des F. D. Hochstiftes an die Deutsche Nation April 1866 VI
A. Rosenthal in Bremerhaven und die Dampfkraft in der Grossfischerei VI

Seite

Erreichung der Ostgrönländischen Küste von Deutschen Walfischfahrern VII
Versammlung in Gotha 11. und 12. Oktober 1866. Aufstellung des Planes zu einer Deutschen Nordpolar-Expedition . . . VII
Versammlung des Nationalvereins in Cassel 10. und 11. November 1866 und Verfügung über 106.580 Gulden. Ablehnung, die Deutsche Nordfahrt zu unterstützen VII
Dr. F. Oetker's Unterstützung. Lieutenant Weyprecht's Offerte . VII
A. Petermann's Beschluss, auf alleiniges Risiko eine Expedition auszurüsten VII
Die Deutschen Expeditionen nach Afrika. Beiträge für die Nordpolar-Expedition VIII
Ausrüstung, Verlauf und Resultate der Ersten Deutschen Nordpolar-Expedition VIII
Vortheile von A. Petermann's Plan über denjenigen Osborn's erwiesen IX
Die Isothermen des Nordmeeres. Die Aufnahmen in Nordost-Spitzbergen IX
Deutsche Namen auf der Landkarte X
Ergebnisse arktischer Forschungen seit 1868 X

Bericht von K. Koldewey.

Seite

1. Ursprung der Expedition. Plan. Abreise nach Bergen . . . 1
2. Ankunft in Bergen. Ankauf des Schiffes, Verzimmerung und Ausrüstung desselben. Wissenschaftliche Instrumente, Bestimmung der Lokalattraktion. Mannschaft. Abfahrt von Bergen 4
3. Von Bergen nach Jan Mayen und bis an das Grönländische Eis. Treibholz, Golfstrom 8
4. Beschreibung des Eises. Erstes Eindringen in dasselbe. Schwerer Sturm aus Osten. Im Eise besetzt. Eisbärenjagd. Besuch vom Boote der „Diana". Befreiung 13
5. Am Eise entlang zurück nach Norden bis 75½ Grad. Zusammentreffen mit den Walfischfahrern. Fahrt nach Spitzbergen. Farbe des Meeres. Versuche, Gillis-Land von Süden zu erreichen. Landung an der Westküste von Spitzbergen 20
6. Bel-Sund. Anlaufen des nördlichen Packeises. Zusammentreffen mit dem Schiffe „Jan Mayen". Abermalige Versuche, die Grönländische Küste zu erreichen 28

Seite

7. Vortheile eines kleinen Schiffes. Beschluss über den ferneren Kurs. Schwerer Sturm. Temperatur- und Windverhältnisse. Nord-Spitzbergen. Moffen-Insel. Zusammentreffen mit Walrossjägern. Sturm. Bei Kap Foster. Fahrt durch die Hinlopen-Strasse 37
8. Die Augusta-Bucht und ihre Umgebung. Kapitän Tobiesen. Gillis-Land und die Eisverhältnisse. Walrossjagd. Die Gletscher bei der Augusta-Bucht. Versuch, ostwärts vorzudringen. Zu Anker bei der Wilhelm-Insel 43
9. Die Bastian-Inseln. Lage und Beschaffenheit des Eises. Umgebung von Thumb Point. Die Bismarck-Strasse; die Gezeiten daselbst. Sturm aus Osten. Rückkehr nach der Augusta-Bucht. Erreichung der Breite von 81° 5′ N. 48
10. Rückreise. Allgemeine Resultate. Schlussbemerkungen . . . 53

Karten und Ansicht:

Titelbild: „Germania", das Schiff der Deutschen Nordpolar-Expedition, 1868.

Tafel 1: Originalkarte der 1. Deutschen Nordpolar-Expedition, 1868. Nach dem Tagebuche K. Koldewey's construirt von A. Petermann. Maassstab 1 : 5.000.000.

Tafel 2: Die Aufnahmen der 1. Deutschen Nordpolar-Expedition in Nordost-Spitzbergen, August & September 1868. Nach der Zeichnung und Beschreibung K. Koldewey's, so wie nach den Schwedischen und Englischen Aufnahmen zusammengestellt von A. Petermann. Maassstab 1 : 400.000.

Vorwort von A. Petermann.

Vor nunmehr 6 Jahren regte der verdiente Englische Seefahrer Kapitän Sherard Osborn die Erforschung der arktischen Regionen, die seit Dr. Hayes' Rückkehr im Oktober 1861, also über drei Jahre lang, geruht hatte, unter grosser Sympathie der Englischen wissenschaftlichen und nautischen Welt von Neuem an. Es geschah diess am 23. Januar 1865 in einem Vortrage, gehalten in der Versammlung der Königlichen Geographischen Gesellschaft von London, unter dem Vorsitz von Sir Roderick I. Murchison. Er hob dabei vor Allem die verhältnissmässige Geringfügigkeit der Gefahren und Opfer hervor, die bei Polar-Expeditionen zu fürchten sind. 36 Jahre lang, von 1818 bis 1854, waren diese Forschungen im gegenwärtigen Jahrhundert von England unablässig betrieben worden, zu Schiff, zu Boot und zu Schlitten, und von den 42 verschiedenen auf einander folgenden Expeditionen war nur eine einzige, die von Franklin, verloren gegangen, von den circa 100 Auxiliar-Schlitten-Expeditionen keine. „Man zeige mir", sagte Osborn, „auf dem Erdkreis Entdeckungen von gleicher Grösse oder in der Geschichte ein gleich schwieriges Werk, die mit geringeren Opfern an Menschenleben durchgeführt wären. Innerhalb vier Jahre wurden den Haifischen weit mehr Matrosen vorgeworfen, die bei dem Dienst in China und an den Afrikanischen Küsten Krankheiten erlagen, als je auf den 30jährigen arktischen Expeditionen starben."

Kapitän Osborn's Plan einer neuen Englischen Expedition, und zwar zur Erreichung des Nordpols, war: mit zwei kleinen Schraubendampfern die Baffin-Bai hinauf bis Smith-Sund und so weit wie möglich darüber hinaus zu fahren, von da aber, wo man zu Schiffe nicht weiter würde vordringen können, den Rest des Weges zu Boote oder zu Schlitten zurückzulegen. Er wies dabei auf die grossen Strecken hin, welche Englische Expeditionen in den Jahren 1853 bis 1859 zu Schlitten auf einmal zurückgelegt hätten, so z. B.:

Richards und Osborn	1093	nautische	Meilen,
Young	1150	„	„
Mecham	1157	„	„
Mecham (ein anderes Mal) . .	1203	„	„
M'Clintock	1220	„	„
M'Clintock (ein anderes Mal) .	1330	„	„

Sir Leopold M'Clintock, der erfahrenste jetzt lebende arktische Reisende, der 7 Winter und 10 Sommer in den arktischen Regionen zugebracht hat, sprach sich dahin aus, dass es ganz gut möglich sei, eine Schlittenreise auf 1500 Meilen auszudehnen, das seien aber 500 Meilen mehr, als man bedürfe, um von dem vorgeschlagenen Ausgangspunkt Kap Parry, nördlich von Smith-Sund, nach dem Pol und zurück zu kommen.

So weit Kapitän Osborn und die Englischen Geographen [1]). — Es erschien mir, allein schon in meinen Beziehungen zur Königlichen Geographischen Gesellschaft von London und in meiner Stellung als Herausgeber eines angesehenen Deutschen Geographischen Journals, doppelte Pflicht, diese Bestrebungen zur Erforschung unserer Erde zu sekundiren und nach Kräften fördern zu helfen. Hier sollte ein Erdraum von mindestens 140.000 Deutschen Quadratmeilen, grösser als ganz Australien, erforscht, unzählige Probleme und Räthsel gelöst werden. Dazu kamen mein früheres Interesse für diese Gebiete und Erinnerungen an meinen Aufenthalt in England, wo ich seit 1845 das Glück hatte, mit den Koryphäen der geographischen Wissenschaft und Entdeckungen persönlich bekannt zu sein, und durch Herausgabe einer Reihe von Aufsätzen und Schriften über die Geographie und Erforschung der Polar-Regionen seit Januar 1852 auch öffentlich mein werkthätiges Interesse für diesen Theil der Erdkunde bezeugt hatte.

Schon seit dem Jahre 1863 suchte ich gerade auch bei meinen Deutschen Landsleuten Interesse für die Polar-Regionen zu erwecken, bei Gelegenheit der Publikation einer erschöpfenden Arbeit über die Kartographie, Geographie und Entdeckungs-Geschichte der Südpolar-Regionen [2]), aber es bedurfte einer langen Zeit, um den „Stein auszuhöhlen", wie Dr. Oscar Peschel, der Geschichtschreiber geographischer Entdeckungen, sich ausdrückte [3]).

---

[1]) S. Proc. R. G. S. IX, pp. 42 ff., u. Geogr. Mitth. 1865, SS. 95 ff.

[2]) Karte der Südpolar-Regionen, No. 42 in Stieler's Hand-Atlas, neue Ausgabe, und Geogr. Mitth. 1863, SS. 407 ff. (Kapitel IV, SS. 423—428, handelt von der „zukünftigen Erforschung der antarktischen Regionen", und auf S. 428 ist meine Ansprache an die Deutschen Vertreter der Wissenschaft.)

[3]) Ausland, 8. Oktober 1870, S. 983.

Ich unterstützte die Bestrebungen der Englischen Geographen mit um so grösserer Bereitwilligkeit, weil ich mit ihren Ansichten in allen wesentlichen Punkten übereinstimmte, vor Allem in Bezug auf das Wünschenswerthe solcher Forschungen und die verhältnissmässige Geringfügigkeit der damit verbundenen Gefahren und Menschenopfer. Sind die gebildeten Kreise damit einverstanden, dass wir die Erde, die uns zum Wohnsitz angewiesen ist, kennen zu lernen suchen, so ist es sicherlich wünschenswerth, Erdräume von resp. 140.000 und 396.000 Deutschen Quadratmeilen [1]) zu erforschen, gleichviel, ob dieselben in der kalten oder in der heissen Zone gelegen sind. Und sind etwa die heissen Erdräume leichter zu erforschen als die kalten? Die Entdeckungsgeschichte giebt genügende Antwort darauf. Auch Kapitän Osborn hat diese Frage speziell beantwortet in Bezug auf Englische Seefahrer und Forschungsreisende. In meinem Vortrag, gehalten in der Geographischen Versammlung zu Frankfurt a. M. am 23. Juli 1865, erörterte ich sie in Bezug auf Deutsche Forscher und bemerkte, dass seit Jahrzehnten unsere Entdeckungsreisenden sich, als Regel, Einer nach dem Anderen, in dem Innern der gefahrvollsten Continente, ganz besonders in Afrika, hinmorden lassen, sei es von den fanatischen Einwohnern, sei es von dem tödtlichen Klima [2]), während dergleichen Gefahren und Opfer bei arktischen Expeditionen höchstens nur als seltene Ausnahme vorkommen. So war die bisherige Ansicht, und die neueste Erfahrung hat sie durchaus bestätigt. Nehmen wir z. B. die beiden ersten Deutschen Nordpolar-Expeditionen, 1868/70, so sind sämmtliche Theilnehmer derselben, im Ganzen 43 Personen, gesund und wohl wieder zurückgekehrt, mit Ausnahme eines einzigen Kranken, trotzdem dass ein Drittheil, die Mannschaft der „Hansa", die furchtbarsten Schicksale und Gefahren zu überstehen hatte, die einer solchen Expedition unter den ungünstigsten Verhältnissen überhaupt wohl zustossen können. Nehmen wir dagegen z. B. Afrikanische Unternehmungen, so blieb von der unter Richardson &c. unternommenen Expedition nur Barth am Leben, während Richardson, Overweg, Vogel erlagen. Um letztern zu suchen oder sein Schicksal aufzuklären, gingen sieben andere Forscher aus: Heuglin, Steudner, Munzinger, Kinzelbach, Hansal, Schubert, Beurmann, — von ihnen liessen drei ihr Leben: Steudner, Schubert, Beurmann, nachträglich noch Kinzelbach. Andere Unternehmungen, wie das Decken'sche, traf ein noch schlimmeres Loos.

Das Europäische Nordmeer bis zum Pol und die dazu gehörigen Landgebiete liegen uns näher als das Innere des schwarzen Continents, und ihre Erforschung hat für uns Deutsche vielleicht mehr Werth als die Wüste Sahara, der Tsad-See, der Kilimandscharo und andere Afrikanische Objekte. Und weshalb sollten sich Deutsche Forscher und Seeleute nicht eben so gut an der Lösung des grössten noch übrig gebliebenen geographischen Problems versuchen, als an der Erforschung von Afrika und anderen Erdtheilen?

Solche Betrachtungen und Gründe erfüllten mich, als ich die angeregte Erforschung der Nordpolar-Regionen nach Kräften zu fördern mich anschickte. Ich beschloss zu versuchen, eine Deutsche Nordpolar-Expedition zu Stande zu bringen und mit Beharrlichkeit so lange zu arbeiten, bis mir diess gelungen sein würde. Ich sprach dieses Vorhaben öffentlich schon am 3. März 1865 aus, und um dasselbe ernsthaft und systematisch zu betreiben, wandte ich mich zunächst an das wissenschaftliche Publikum Deutschlands, das durch seine grosse Theilnahme und Unterstützung alle ähnlichen Deutschen Unternehmungen in den letzten Decennien ermöglicht hatte. Zuerst richtete ich zwei offene Sendschreiben vom 9. Februar und 3. März 1865 in Englischer Sprache an Sir Roderick Murchison [1]), den hochverdienten Präsidenten der Königlichen Geographischen Gesellschaft in London, und liess dieselben gleichzeitig in Deutscher Sprache in den „Geographischen Mittheilungen" erscheinen [2]).

Während ich den wesentlichen Punkten des Englischen Projektes, dem Zweck und Ziel, zustimmte, konnte ich dem Plane zur Erreichung derselben nicht beitreten. Nach Kapitän Osborn's Plan sollte die neue Expedition — wie fast sämmtliche Expeditionen dieses Jahrhunderts — westlich von Grönland nach Norden gehen. Ich schlug als Basis und Ausgangspunkt das so zu sagen vor unserer Thür liegende, von Ostgrönland bis Nowaja Semlä sich erstreckende Europäische Nordmeer vor, wie ich diess schon seit 1852 wiederholt zur Beachtung empfohlen hatte.

Mein Plan fand in England so viel Berücksichtigung, dass drei weitere Versammlungen der Königlichen Geographischen Gesellschaft darauf verwandt wurden, um über meinen und Osborn's Plan in erschöpfendster Weise zu berathen. Noch nie war einem Gegenstande so viel Aufmerksamkeit und Zeit gewidmet als diesem, dem von den 14 jährlichen Versammlungen der Gesellschaft vier eingeräumt wurden; an den Berathungen und Diskussionen nahmen die ersten wissenschaftlichen und nautischen Autoritäten Englands Theil, u. a. Back, Belcher, Collinson, Crawfurd, Davis, Donnet, Dufferin, Fitzroy, Hamilton, Hickson, Inglefield, Lamont, Lubbock, Markham, Maury,

[1]) Das unerforschte Gebiet der arktischen Central-Region beträgt 140.000, das der antarktischen 396.000 Geogr. Meilen (s. Geogr. Mitth., Erg.-Heft Nr. 16, Tafel 1).
[2]) S. Geogr. Mitth., Erg.-Heft Nr. 16, S. 8.

[1]) Autographirt, Gotha 9. Februar und 3. März 1865, letzteres begleitet von 3 Kartenskizzen. (S. auch Proc. R. G. S. IX, pp. 90 & 114 ff.) — [2]) Geogr. Mitth. 1865, SS. 99 & 137 ff.

Murchison, Ommanney, Osborn, Owen, Richards, Sabine, Young; alle diese berühmten und verdienten Männer sprachen sich mehr oder weniger eingehend über den Gegenstand aus, es war so zu sagen ein grosses arktisches wissenschaftliches Tournier, und da die Mehrzahl zu den erfahrensten Polarreisenden gehörte, so wurden die interessantesten und werthvollsten Mittheilungen zu Tage gefördert [1]). Eine Englische Nordpolar-Expedition kam dadurch nicht zu Stande, vielleicht gerade deshalb, weil die Ansichten getheilt waren, wohl aber ermuthigte mich das Resultat dieser Verhandlungen, in meinen Bemühungen fortzufahren, da nicht bloss meinen Ansichten grosse Anerkennung und Zustimmung geschenkt wurde, sondern die maassgebenden Autoritäten sich auch überwiegend zu meinem Plan bekannten. Ganz besonders hielten diese das Meer zwischen Spitzbergen und Nowaja Semlä der Beachtung werth, und Admiral Lütke, durch seine vierjährigen Reisen in den Jahren 1821—24 der erste lebende Kenner dieses Meeres, stimmte ebenfalls meinen Ansichten zu, indem er mir am 29. August 1865 schrieb: — — „Ich theile vollkommen Ihre Ansicht hinsichtlich der Direktion, die dabei einzuschlagen ist. Unsere Akademie so wie die Geographische Gesellschaft haben sich ebenfalls in diesem Sinne ausgesprochen. Der misslungene Versuch, den ich selbst vor einigen 40 Jahren gemacht, zwischen Nowaja Semlja und Spitzbergen nach Norden vorzudringen, beweist Nichts, weil mein Schiff keineswegs zu einem entschiedenen Vordringen in die Eismassen eingerichtet war und es überhaupt nicht der Zweck der Expedition war; vor allen Dingen aber, weil man jetzt hat, was uns alten Seeleuten nicht zu Gebote stand, — nämlich Dampfkraft auf Seeschiffe angewandt" [2]).

Ich durfte somit annehmen, dass mein Plan die überwiegende Zustimmung der maassgebendsten nautischen und geographischen Autoritäten erlangt hatte.

Um die Angelegenheit weiter zu fördern, publicirte ich zunächst ausser den erwähnten Mittheilungen über die Londoner Verhandlungen und meinen Sendschreiben an die Königliche Geographische Gesellschaft eine Abhandlung „Der Nordpol und Südpol, die Wichtigkeit ihrer Erforschung in geographischer und kulturhistorischer Beziehung; mit Bemerkungen über die Strömungen der Polarmeere", nebst „Karte der Arktischen und Antarktischen Regionen, zur Übersicht des geographischen Standpunktes im Jahre 1865, der Meeresströmungen &c." [3]) Ich übergehe hier alle Details über diese und andere nachfolgende Publikationen und Schriften und erwähne nur, dass obige Abhandlung das Interesse für die Sache in Deutschland bedeutend anregte und u. a. Herrn Dr. O. Volger und das von ihm gegründete Freie Deutsche Hochstift in Frankfurt veranlasste, sich der Sache warm anzunehmen und „zur Veranstaltung einer Deutschen Nordfahrt" eine Geographische Versammlung nach Frankfurt a. M. auf den 23. Juli 1865 zusammen zu berufen.

In dieser Versammlung suchte ich die Ausführung einer kleinen Recognoscirungsfahrt nach Spitzbergen und dem Meere östlich davon bis Nowaja Semlä noch für die Monate August, September, Oktober 1865 anzuregen, nach Art der Schwedischen Expeditionen und der Fahrten von Löwenigh & Keilhau in 1827, Lamont in 1859, Birkbeck und Newton in 1864 u. a., ganz neuerdings der von Th. v. Heuglin und Graf Zeil im Jahre 1870, die nur etwa 1200 Thaler kostete und verhältnissmässig sehr bedeutende Resultate hatte [1]). Es wurde indess in der Frankfurter Versammlung behauptet, dass eine Recognoscirungsfahrt wie die von mir vorgeschlagene für 6 Wochen mindestens 20.000 Thlr. kosten würde, und von der Veranstaltung derselben noch für das laufende Jahr überhaupt abgerathen [2]).

Darauf suchte ich eine solche Fahrt in beschränkter Weise, nur mit einem kleinen Norwegischen Segelschiffe, zu Stande zu bringen und sicherte am 30. Juli 1865 demjenigen Deutschen Seemanne, der noch in den übrigen Sommermonaten desselben Jahres eine Segelfahrt von Hammerfest in nordöstlicher Richtung unternähme und die Strömungsverhältnisse zwischen Spitzbergen und Nowaja Semlä recognosciren würde, einen Preis von 1000 bis 2000 Thlr. zu [3]).

In Folge dessen unternahm Kapitän Werner eine solche Fahrt und zwar mit einem Dampfer, deren Gesammtkosten für 6 bis 8 Wochen etwa 7000 Thlr. betragen sollten. Sie ging am 31. August von Hamburg ab, kam aber schon am nämlichen Tage noch im Elbe-Strom durch eine „Störung in der Maschine" zum Stillstand. Durch dieses erste Unternehmen gerieth, wie mir nachher von verschiedenen Seiten mündlich und schriftlich versichert wurde, die ganze Sache einstweilen in Misskredit, und es war nun guter Rath theuer.

Und doch musste die Sache wieder vorwärts. Denn nur durch andauerndes Interesse und durch nachhaltige

[1]) S. Proc. R. G. S. Vol. IX, pp. 42—70, 88—103, 113—125, 137—181. (Kurze Mittheilungen aus diesen ausführlichen Verhandlungen s. Geogr. Mitth. 1865, SS. 136 ff.)

[2]) Geogr. Mitth., Erg.-Heft Nr. 16, Spitzbergen &c., S. 16.

[3]) Geogr. Mitth. 1865, SS. 146 ff. und Tafel 5.

[1]) Geogr. Mitth. 1870, SS. 337 ff., 422 ff., 443 ff.; 1871, Heft 2, SS. 57 ff.

[2]) Geogr. Mitth., Erg.-Heft Nr. 16, mein Vortrag SS. 1 ff., Andeutung über die Verhandlungen S. 12. (Ausführlich s. die Frankfurter Verhandlungen in: Amtlicher Bericht über die erste Versammlung Deutscher Meister und Freunde der Erdkunde in Frankfurt a./M. im Heumonat 1865. Herausgeg. von dem geschäftsleitenden Vorsitzenden derselben. Preis 1 Thlr., zu Gunsten der Deutschen Nordfahrt. Frankfurt a./M. Verlag des F. D. Hochstiftes, Leipzig, F. A. Brockhaus, 1865.)

[3]) A. a. O. SS. 12—14.

Arbeit kann eine solche Aufgabe gelöst werden. Ich reiste nun zunächst im September nach Kiel, um die Unterstützung des Herrn Admiral Jachmann anzusprechen, und wandte mich dann nach Berlin an die Herren Staatsminister Graf von Bismarck und von Roon, um zu erfahren, ob von der K. Preussischen Regierung Unterstützung für die Sache zu hoffen sei. Am 15. November 1865 hatte ich die Ehre, in Berlin dem K. Preussischen Minister-Präsidenten Graf von Bismarck und dem Kriegs- und Marine-Minister General von Roon die Angelegenheit persönlich zu unterbreiten; beide Herren Minister empfingen mich in der allerzuvorkommendsten und theilnehmendsten Weise und sprachen sich günstig über das Projekt und für eine Unterstützung Seitens der K. Preussischen Regierung aus.

Inzwischen hatte sich bereits am 24. Oktober die K. K. Geogr. Gesellschaft in Wien an die K. Österreichische Regierung mit der Bitte gewandt, dem Unternehmen ihre vollste Unterstützung angedeihen zu lassen; am 14. Dezember kam jedoch der Bescheid, dass für das Jahr 1866 die K. Österreichische Regierung nicht in der Lage sein würde, dem Antrage auf Hergeben eines Schiffes für die projektirte Nordpolar-Expedition zu entsprechen, und da von der K. Preussischen Regierung noch kein bestimmter Bescheid eingegangen war, berief ich am 9. Dezember eine Versammlung hervorragender Freunde des Unternehmens auf den 17. Dezember nach Gotha.

Dieser Versammlung wohnten bei die Herren Koner und Maurer aus Berlin, Liévin aus Danzig, Stübel aus Dresden, Weissenborn aus Erfurt, Volger aus Frankfurt a./M., Harkort aus Hombruch, Behm, Henneberg, Hopf, A. Perthes, J. Perthes, Petermann aus Gotha, Carus und Lange aus Leipzig. Bei einer eingehenden Besprechung der Sachlage einigte man sich dahin, die Ausführung der Expedition von der Preussischen Regierung zu erhoffen und einstweilen die eigene Thätigkeit darauf zu beschränken, das Interesse für die Sache auf alle Weise rege zu erhalten.

Am 22. Dezember wurde von dem Herrn Kriegs- und Marine-Minister von Roon zur Feststellung der Aufgaben und der Bedürfnisse der Expedition eine Commission dekretirt, die am 18. Januar 1866 und folgenden Tagen im Marine-Ministerium in Berlin unter dem Vorsitz des Herrn Contre-Admiral Jachmann zusammentrat und der auch ich beizuwohnen die Ehre hatte. Ehe jedoch die eingeleiteten Verhandlungen zur Vorbereitung einer Entschliessung der K. Preussischen Regierung beendigt waren [1]), brach der 1866er Krieg aus.

Es waren zwar noch vorher von zwei anderen Seiten Anstrengungen gemacht worden, um die Angelegenheit zu fördern, indem 1) im Januar 1866 dem Abgeordnetenhause in Berlin von Herrn Fr. Harkort eine Petition aus der Grafschaft Mark überreicht wurde, in welcher der Antrag gestellt war, das Hohe Haus möge die K. Staatsregierung auffordern, die von mir angeregte Nordfahrt im Interesse der Marine entweder direkt in die Hand zu nehmen oder wenigstens kräftig zu unterstützen [1]), 2) das Freie Deutsche Hochstift im April 1866 einen Aufruf an die Deutsche Nation zur Ausrüstung und Aussendung einer Deutschen Nordfahrt erliess [2]); — allein die Expedition blieb unausgeführt.

Der Krieg wurde zu Ende gebracht, ein neues Jahr, 1867, brach an, es eröffnete sich keine Aussicht auf die Verwirklichung des Projektes. Inzwischen suchte ich meinerseits dasselbe unausgesetzt zu fördern, z. B. auch durch Publikation einer Reihe eingehender Arbeiten über die bisherigen Resultate der Erforschung der arktischen Regionen, da mit Ausnahme des v. Middendorff'schen Werkes über das Taimyr-Land noch wenig in dieser Richtung geschehen war [3]).

War von Anfang an Alles angestrengt worden, die seefahrenden Kreise an der Deutschen Nordseeküste für das Projekt zu interessiren, so beschloss ich jetzt, mich noch einmal persönlich an dieselben zu wenden. Der unternehmende Rheder Herr A. Rosenthal in Bremerhaven hatte in jenem Jahre, am 14. März 1867, seinen neuerbauten Dampfer „Albert" auf den Walfischfang und Robbenschlag nach Norden gesandt, das erste eigens dazu erbaute Dampfschiff, das von Deutschland aus zu diesem wichtigen Seegewerbe benutzt wurde, nachdem die Schottische Stadt Dundee seit 1858 die Dampfkraft überhaupt bei der Grossfischerei eingeführt hatte [4]). Da die Walfischfänger und Robbenschläger stets nach Jan Mayen und weiter gegen die Ostküste Grönlands ihren Kurs richten,

[1]) S. die beiden Schreiben der Herren Minister von Roon und von Bismarck (Geogr. Mitth. 1866, S. 146).

[1]) Geogr. Mitth. 1866, SS. 77 ff.

[2]) Geogr. Mitth. 1866, SS. 144 ff. (Ich habe bei dieser Gelegenheit über die verschiedenen Phasen, die die Angelegenheit bis Ende April durchlaufen, eingehend berichtet, auch über das grosse Interesse, welches die wissenschaftliche Welt dafür gezeigt; und u. a. in einem Aufsatz, betitelt „Arktische Korrespondenz", eine Zusammenstellung werthvoller „Auszüge aus Briefen gewichtiger Gewährsmänner an A. Petermann über die Geographie und Erforschung der arktischen Central-Region" gegeben, s. Geogr. Mitth. 1866, SS. 27 ff.)

[3]) Ich führe aus dieser Periode bloss an: 1) Dr. A. Petermann, Das nördlichste Land der Erde, eine Abhandlung über die Entdeckungsgeschichte und die allgemeinen geographischen und kartographischen Resultate der Expeditionen von 1616 bis 1861 unter Bylot, Baffin, Ross, Inglefield, Kane, Hayes (Geogr. Mitth. 1867, SS. 176 ff., mit 6 kartographischen Darstellungen); 2) J. Spörer, Nowaja Semlä in geographischer, naturhistorischer und volkswirthschaftlicher Beziehung; eine umfangreiche Monographie mit 2 Karten (Geogr. Mitth., Ergänzungsheft Nr. 21). — Ich publicirte besonders diese Arbeit unter den frühesten, in der Annahme, dass bei dem Zustandekommen einer Deutschen Expedition Nowaja Semlä berührt werden würde.

[4]) S. Der Walfischfang und die Robbenjagd im Europäischen Eismeere (Geogr. Mitth. 1867, SS. 413 ff.).

so hoffte ich, dass in Verbindung und auf der Basis dieser Fahrten vielleicht für die Erschliessung von Ostgrönland, seine wissenschaftliche Erforschung und ein Vordringen von dieser Küste gegen den Nordpol Etwas würde geschehen können[1]), und um darüber mündlich Rücksprache zu nehmen und persönliche Verbindungen anzuknüpfen, beschloss ich, Dr. Breusing, Direktor der Steuermannsschule in Bremen, und Herrn A. Rosenthal in Bremerhaven aufzusuchen, zwei Männer, die sich für das Projekt einer Deutschen Nordfahrt stets warm interessirt hatten. Ich reiste daher Mitte September 1867 nach Bremen und Bremerhaven und fand bei beiden Herren das regste Interesse für das Projekt und alle Bereitwilligkeit, dasselbe zu unterstützen.

Bei dieser Gelegenheit konnte ich u. a. auch die Ansicht zweier der erfahrensten Walfischfahrer an der Unter-Weser, Kapitän Haake in Vegesack und Kapitän Westermeyer in Leesum-Bruch, über die Schifffahrt an der Küste von Ostgrönland einholen. Ersterer hatte schon im Juli 1831 an jener Küste in etwa 74° N. Br. eine Landung effektuirt und das Meer in einer Breite von 3 Deutschen Meilen längs der Küste frei und ohne Eis gefunden; letzterer sprach sich dahin aus, dass sich die Küste mit einem Dampfer jedes Jahr, mit einem Segelschiff wohl ein Jahr ums andere erreichen liesse, eine Ansicht, die sich auch als richtig erwiesen hat.

In Folge meiner persönlichen Anregungen in Bremen und Bremerhaven fand am 11. und 12. Oktober in Gotha abermals eine Zusammenkunft statt, zu der sich als nautische Sachverständige Dr. Breusing und Herr Rosenthal, als Kandidaten wissenschaftlicher Mitglieder der projektirten Expedition Dr. Dorst und Dr. Buchholz einfanden. Bei dieser Zusammenkunft wurden alle Seiten und Details des Unternehmens berathen und ein bestimmter Plan aufgestellt, „der nicht, wie bei allen bisherigen Projekten und Expeditionen, ein *einseitiger* war, sondern von drei Hauptgesichtspunkten ausging und nach allen menschlichen Berechnungen einen sichern, grossen und umfangreichen Erfolg versprach"[2]). Der so aufgestellte Plan umfasste eine Land-Expedition, eine See-Expedition und eine Überwinterung. Die Land-Expedition sollte die Ostküste Grönlands erschliessen und von 75° N. Br. so weit nach Norden vordringen als möglich; ich betonte schon damals, dass die bisherigen äusserst mageren Nachrichten von dieser wenig bekannten Küste „auf ganz merkwürdige und ungewöhnliche Verhältnisse schliessen liessen"[3]). Die See-Expedition sollte „*in der ganzen Breite des Europäischen Nordmeeres, zwischen Grönland und Nowaja Semlä*" operiren und da nach Norden vordringen, wo sich das Meer am schiffbarsten und am meisten frei von Eis erwiese. Die Kosten des ganzen Unternehmens wurden auf 60.000 Thlr. berechnet.

Zur Erlangung dieser Summe wurde die meiste Hoffnung auf den Nationalverein gesetzt, der in seiner Versammlung in Cassel am 10. und 11. November den Rest der im Deutschen Volke gesammelten Flottengelder im Betrage von 106.580 Gulden zu vergeben hatte, Gelder, die zur Creirung einer Deutschen Flotte unter Preussischer Führung, mithin zur Hebung des Deutschen Seewesens gesammelt waren. Eine Deutsche Entdeckungs-Expedition zur See würde ebenfalls im letzteren Sinne wirken, so wurde angenommen, der Nationalverein aber würde seine Thätigkeit mit einem Werke schliessen und krönen, welches vor der ganzen Welt leuchten und in der Geschichte fortleben würde.

Ich reiste daher im November nach Cassel, um in der Versammlung des Nationalvereins im obigen Sinne zu wirken, wurde auch hierin aufs Wärmste von Dr. Breusing unterstützt. Die ganze Summe wurde jedoch für eine Invaliden-Stiftung bestimmt, der Nationalverein übergab sie dem Königl. Preussischen Marine-Ministerium und dieses überwies sie der bereits bestehenden Marine-Stiftung „Frauengabe Elberfeld".

So war abermals eine Hoffnung zu Grabe getragen worden und die Ausführung einer Deutschen Nordfahrt schien mehr als je in weite Ferne gerückt zu sein. Ich war jedoch nicht Willens, die Sache abermals im Sande verlaufen zu lassen und die drei Jahre unausgesetzter Bemühungen und Arbeit, die ich ihr bereits gewidmet, umsonst gebracht zu haben; ich beschloss vielmehr, Alles einzusetzen und allein vorzugehen. Ich fand dabei eine Ermuthigung in der freundlichen Offerte des Herrn Dr. Friedrich Oetker, Mitglieds des Nationalvereins, der mir unter lebhaftem Bedauern über den Casseler Beschluss am 24. November 1867 die Summe von 500 Thlr. als Beitrag zur Ausrüstung einer Expedition versprach.

Ich beschloss, auf mein alleiniges Risiko zunächst eine kleinere Expedition auszurüsten. Einer der frühesten Freunde der Sache, der Seeoffizier K. Weyprecht aus dem Städtchen König im Odenwald, hatte sich bereits am 28. März 1866 erboten, mit einer Summe von etwa 3000 Gulden oder 2000 Thaler eine Expedition auszurüsten und auszuführen, die in einem Norwegischen Fahrzeug von Tromsö oder Hammerfest ausgehen, während der Dauer von 5 Monaten in Spitzbergen Forschungen nstellen und das Meer zwischen Spitzbergen und Nowaja Semlä unter-

[1]) Wie auch Dr. Dorst auf Rosenthal's Dampfer „Bienenkorb" im Jahre 1869 unausgesetzt 6 Monate lang (vom 21. Februar bis 31. August) in diesem Gebiet gearbeitet hat. (S. Geogr. Mitth. 1869, SS. 350 ff., 391 ff.)

[2]) Geogr. Mitth. 1868, S. 210.

[3]) Geogr. Mitth. 1868, S. 210.

suchen sollte [1]). Dass mit einer derartigen bescheidenen Summe eine tüchtige, wenn auch kleine Expedition für 4 oder 5 Sommermonate ausgeführt werden könne, dafür hatte ich genügende Belege, besonders in den ausgezeichneten Schwedischen Expeditionen, die seit 1858 wiederholt nach Spitzbergen ausgesandt waren und bei bescheidenen Kosten die wichtigsten Ergebnisse gehabt hatten [2]).

Die für eine solche kleinere Expedition nöthigen Geldsummen wollte ich versuchen durch öffentliche Sammlungen bei Fürst und Volk gedeckt zu erhalten. Schon mehr als einmal waren Deutsche geographische Unternehmungen auf diese Weise ermöglicht worden, z. B. die Afrikanischen Reisen von Heuglin, Steudner, Munzinger, Kinzelbach, Hansal, Schubert, Beurmann, Rohlfs von 1860 bis 1867, die mit dem Betrage einer in 1860 von Gotha aus veranstalteten Sammlung von 22.428 Thlr. Grosses geleistet hatten.

Da Lieutenant Weyprecht sich genöthigt sah, zurückzutreten, so übergab ich Herrn Obersteuermann K. Koldewey, den mir Dr. Breusing warm empfohlen hatte, mit vollem Vertrauen die Führung der von mir ins Werk gesetzten Expedition.

Das ist die kurze Andeutung der Geschichte der ersten Deutschen Nordpolar-Expedition vom 9. Februar 1865, dem Datum meines ersten Schreibens an Sir Roderick Murchison, Präsidenten der Königl. Geographischen Gesellschaft in London, bis zum 27. Februar 1868, dem Datum meines Schreibens an den Obersteuermann K. Koldewey in Göttingen, um ihm die Führung der von mir ins Werk gesetzten Expedition anzutragen. Von hier aus findet sich der weitere Verlauf zum Theil in dem nachfolgenden Bericht enthalten; nur einige kurze Bemerkungen seien mir noch gestattet.

Vor Allem gebührt den Freunden und Gebern Dank für ihre Unterstützung und Beiträge. Wie schon oben erwähnt, brachte die erste Gabe Dr. Fr. Oetker in Cassel, der 500 Thlr. beisteuerte, die ich Herrn K. Koldewey schon am 5. März 1868 für seine persönlichen Ausgaben übersandte. Am 20. Mai erliess ich einen öffentlichen Aufruf zu Beiträgen, aber schon lange vorher, wie nur die erste Andeutung ruchbar wurde, dass eine Deutsche Nordfahrt ausgerüstet werden sollte, kamen von verschiedenen Seiten Beiträge, die, weil früh und unerbeten, um so erfreulicher waren: Ihre Majestät die Königin von Preussen überschickte schon am 14. April 100 Thlr., Herr A. Rosenthal in Bremerhaven am 20. April 150 Thaler, der Grossherzog von Mecklenburg-Schwerin am 3. Mai 550 Thlr.; die erste Gabe von einem wissenschaftlichen Verein kam am 6. Mai aus Kiel, vom Verein für Geographie und Naturwissenschaften (80 Thlr.), die Verlagshandlung Justus Perthes, die bereits der Werner'schen Expedition 1000 Thlr. gewidmet, gab abermals 500 Thlr.; aber der grösste Beitrag, 5000 Thlr., kam von Seiner Majestät König Wilhelm von Preussen bereits am 13. Mai, während die Expedition erst am 24. Mai von Bergen aus in See ging. Nach meinem Aufruf am 20. Mai flossen Beiträge von allen Seiten, u. a. 500 Thlr. von Robert M. Sloman in Hamburg am 4. Juni, 3184 Thlr. von Dr. Breusing (dessen Sammlung in Bremen und aus London) am 25. Juli &c. Über sämmtliche bis zum 1. April 1869 eingegangene Beiträge habe ich in einer ausführlichen öffentlichen Quittung quittirt, die in 2750 Exemplaren an fast sämmtliche einzelne Geber direkt übersandt worden ist. Eine vollständige Abrechnung, einschliesslich meines Antheils an der 2. Deutschen Nordpolar-Expedition, werde ich demnächst in einem der Monatshefte dieser Zeitschrift veröffentlichen, in denen auch bereits die Quittungen über meine Sammlungen für diese letztere publizirt wurden.

Auch besonders der ganzen Deutschen Presse, die das Unternehmen von Anfang an in der freundlichsten Weise unterstützt hat, ist die Deutsche Nordfahrt-Angelegenheit grossen Dank schuldig.

Die Kosten der ganzen Expedition wurden anfänglich von Koldewey auf 5340 Thlr. berechnet, sie stellten sich später, besonders auch durch den Ankauf des Schiffes und Ausbau desselben, bedeutend höher, auf das Dreifache. Wenn ich auch am 1. April bereits eine Anleihe von 3000 Thlr. zu machen hatte und durch den Ankauf und die grösseren Kosten am 5. Mai weitere 5000 Thlr. aufzunehmen genöthigt wurde, so zögerte ich doch keinen Augenblick, als es sich am 9. April darum handelte, meine Einwilligung zum Kauf des von Koldewey gewünschten Schiffes zu geben und die nöthigen Geldsummen zu schaffen, weil er dasselbe als ein ausserordentlich zweckmässiges Schiff zu dergleichen Fahrten schilderte und ich deshalb überzeugt war, dass sich dasselbe auch später, nach der Rückkehr dieser ersten Expedition, stets zu Deutschen nautisch-wissenschaftlichen Unternehmungen würde benutzen lassen, und dass für diese daher durch den Erwerb des Schiffes eine Basis für die Zukunft geschaffen würde.

Die Theilnahme und pekuniäre Unterstützung meines Unternehmens erwies sich allmählich so bedeutend, dass ich für den Überschuss meiner Geldsammlung sogar den Dampfer für die zweite Expedition bauen lassen konnte [1]).

---

[1]) Geogr. Mitth. 1866, SS. 157, 158.

[2]) Z. B. kostete das Fahrzeug der Expedition von 1864, der „Axel Thordsen", incl. 3 Boote für 4 Monate nur 525 Thlr. (s. Die Schwedischen Expeditionen, Deutsche Ausgabe bei H. Costenoble, S. 385).

[1]) Geogr. Mitth. 1870, S. 261.

Die Bestimmung der ersten Expedition, Zweck und Ziel derselben, sind in meiner Instruktion vom 6. Mai 1868 ausführlich ausgesprochen [1]).

Was den Verlauf und die Resultate dieser ersten Deutschen Forschungs-Expedition zur See anlangt, so verweise ich auf den nachfolgenden Bericht und die beiden Karten. Solche Resultate erhalten indess oft nur in Verbindung mit anderen Beobachtungen ihre volle Bedeutung und im Vergleich mit denselben den Maassstab ihres Werthes; indem ich schon bei anderer Gelegenheit einige der Resultate besprochen habe [2]), behalte ich mir die Diskussion anderer vor und will jetzt nur eine kurze Bemerkung über die Hauptsache in der ganzen Angelegenheit machen. Osborn's Plan betraf das Vordringen nach Norden westlich von Grönland, mein Plan östlich davon, auf der Basis und in der ganzen Breite des Europäischen Nordmeeres von Grönland bis Nowaja Semlä. Schon diese erste Expedition hat zur Genüge dargethan, dass die Basis meines Planes Vortheile bietet wie kein anderer Meerestheil in denselben Breiten. Der westlichste von Koldewey erreichte Punkt ist in 17° 22′ W. L. Gr. (73° 24′,8 N. Breite), der östlichste in 23° 27′ Ö. L. Gr. (75° 38′ N. Breite), also ein Längenabstand von 40° 57′, mithin einem Neuntel der ganzen Erd-Peripherie, das mit ziemlicher Leichtigkeit durchsegelt wurde. *Westlich* von Grönland würde diess in demselben Grade unmöglich sein, und auch in dem antarktischen Meere sind diese Breiten nur erst zweimal erreicht worden. Die höchste erreichte Breite ist 81° 4′ N. und zwar wurde dieselbe noch am 14. September ohne Schwierigkeit erreicht, wobei es nicht einmal darauf abgesehen war, auf hoher See bis zu einer grossen Polhöhe vorzudringen; westlich von Grönland oder irgend anderswo auf der ganzen Erde als eben in diesem unserem Europäischen Nordmeere, der Basis meines Planes arktischer Forschungen, ist eine solche Breite zu Schiff noch niemals erreicht worden.

Ebenso haben die seit 1868 ausgeführten Deutschen Expeditionen überhaupt, so wie die Schwedischen, Norwegischen und Russischen Fahrten erwiesen, dass ausgedehnte Küstenstriche von Ostgrönland, Ost-Spitzbergen, Ost- und Nord-Nowaja Semlä zugänglich, weite Meerestheile schiffbar sind, die man sich bisher mit ewigem und festem Eise erfüllt dachte; ferner, dass diese Gebiete der Erforschung werth sind und dass sie — z. B. Ost-Grönland mit seinen tiefen Fjords, arktischen Montblancs, seiner interessanten Thier- und Pflanzenwelt — ungeahnte Naturmerkwürdigkeiten und Forschungsgebiete von hohem Interesse bergen.

Die Vortheile meines Planes gegenüber dem Englischen von Osborn u. a. haben sich also jetzt schon in genügendem Maasse herausgestellt.

Der Inhalt des folgenden Berichtes findet manche Ergänzung durch die beiden Kartenblätter; das kleinere Blatt (Tafel 2) bringt die neuen Landesaufnahmen, mit denen es der Expedition beschieden war die Geographie zu bereichern, erschöpfend, das grössere Blatt (Tafel 1) den genauen Kurs der ganzen Expedition von Bergen aus und zurück. Auf diesem Blatt ist die Ausdehnung des Eises sorgfältig und ebenfalls vollständig dargestellt, die Sondirungen, das Vorkommen von Treibholz, die Meeresströmungen in ihrer Richtung und Stärke, endlich die Temperatur-Beobachtungen des Meeres an der Oberfläche und in verschiedenen Tiefen.

Bezüglich der Meerestemperatur ist festzuhalten, dass die sich kreuzenden oder dicht neben einander laufenden Kurse sehr verschiedene Jahreszeiten, — Frühjahr, Sommer, Herbst, betreffen, dass einmal die Kurse des Mai und September, ein ander Mal die des Juni und August, ein drittes Mal Juli und September &c. zusammenfallen. Um daher nicht ein unwissenschaftliches Phantasiegemälde zu geben, ist vermieden worden, auf Grund der Temperatur-Beobachtungen zusammenhängende Isothermen zu construiren, die sich doch nur zum Theil auf das Frühjahr, den Sommer und Herbst beziehen, also weder Jahres- noch Jahreszeit-, noch Monats-Isothermen sein würden. Seit beinahe einem Viertel-Jahrhundert verlangt die Wissenschaft Monats-Isothermen; schon Humboldt, der die Meteorologie zuerst im Jahre 1817 mit Jahres-Isothermen bereichert hatte, erkannte die Unzulänglichkeit derselben zu Darstellungen der Temperatur-Verhältnisse, und schon im Jahre 1848 publicirte Dove seine Monats-Isothermen. Ich habe die Monats-Isothermen vom Mai, Juni, Juli, August, September so weit gezogen, wie sich das auf einer solchen Karte mit sich vielfach kreuzenden Beobachtungslinien mit einiger Berechtigung thun lässt.

So fragmentarisch diese Stücke von Isotherm-Linien sind, so zeigen sie in ungefälschter Weise nicht bloss das Resultat jener Beobachtungen an und für sich, sondern auch in den verschiedenen Zeitperioden während der Dauer der Expedition, also den Gang der Meeres-Temperatur in den betreffenden Theilen des Nordatlantischen Oceans vom Mai bis September. Es ist daraus ersichtlich, dass z. B. von Bergen bis Jan Mayen oder von etwa 60° bis 71° N. Br., der durchschnittliche Temperatur-Unterschied der Meeresoberfläche zwischen beiden Monaten 2° bis 3° betrug. im Mai rangirte die Temperatur von 7°,7 im Süden (NNO, der Shetland-Inseln) bis 0°,0 vor Jan Mayen, im September dagegen von 10° an der Norwegischen Küste bis 5°,0 auf 71° N. Br., oder nach den Tagesmitteln der Temperatur-Beobachtungen betrug die Meeres-Temperatur am 25. Mai, dem Tage der Abreise von Bergen, 6°,8, am 29. September, dem Tage der Rückkehr, 9°,9, am 30. Mai vor Jan Mayen 1°,3, am 23. September in den Breiten vor Jan Mayen 4°,5 R.

Im September reicht die Isotherme von 2° noch bis zum 81° N. Br., die von 3° bis 80½° N. Br. In der

[1]) Geogr. Mitth. 1868, SS. 214 ff.

[2]) S. z. B. Geogr. Mitth. 1870, SS. 142—144: Das Relief des Eismeer-Bodens bei Spitzbergen (mit 1 Karte), und SS. 201—264: Der Golfstrom und Standpunkt der thermometrischen Kenntniss des Nord-Atlantischen Oceans und Landgebietes im Jahre 1870 &c. (mit 7 Karten).

Höhe des Sommers, im Juli, setzt der Polarstrom der Bären-Insel mit grosser Kraft nach Westen, drängt den Spitzbergen'schen Golfstrom-Arm zurück und bewirkt die tiefen Einbuchtungen im Eise an der Ostgrönländischen Küste in der Breite zwischen 74° und 76° N. Br., auch wohl weiter südlich, wie ich dieses bei einer anderen Gelegenheit bereits spezieller ausgeführt habe [1]).

Doch, wie schon gesagt, behalte ich mir eine weitere Diskussion dieser und anderer Beobachtungen der Expedition vor. Einstweilen lässt die Kolorirung des Kurses der Expedition den Gang der Temperaturen in den verschiedenen Monaten nach den einzelnen Beobachtungen und stellenweise — wo der Raum dazu mangelt — nach den Tagesmitteln deutlich übersehen.

Bezüglich des gegenwärtigen Standes der sogenannten Polarfrage und der Resultate neuester arktischer Forschungen und Beobachtungen verweise ich auf einen Aufsatz mit zwei Karten im 3. diesjährigen Heft der „Geographischen Mittheilungen".

Was die bei den neuen Aufnahmen der Tafel 2 nothwendig gewordenen und eingeführten Namen anlangt, so sei erwähnt, dass sie in Gemässheit der bei Aussendung der Expedition von mir aufgestellten Bestimmungen [2]) gewählt worden sind, indem ich das Hauptobjekt der Aufnahme, die auf 79° N. Br. belegene grössere Insel, nach Seiner Majestät dem König von Preussen „Wilhelm-Insel", die in das Nordost-Land einschneidende grössere Bucht nach Ihrer Majestät der Königin „Augusta-Bucht" benannt habe. Nachdem ich seit 32 Jahren auf allen durch meine Hand gehenden Karten mit neuen Entdeckungen oder Aufnahmen nur immer fremde Namen einzutragen hatte, wie „Victoria", „Wellington", „Smith", „Jones" &c. &c., gereicht es mir zur Befriedigung, auch einmal einige Namen derjenigen Nation in die Landkarte einschreiben zu können, die in geographischen Bestrebungen gegenwärtig hinter keiner anderen Nation zurücksteht.

Wie nun auch die Ergebnisse der ersten beiden Deutschen Nordfahrten beurtheilt werden mögen, so viel steht fest, dass ich wohl berechtigt bin, zu hoffen, dass mit der ersten von mir und auf mein alleiniges Risiko unternommenen Expedition eine neue Epoche in der Erforschung dieser Theile unserer Erde begonnen hat, die nicht bloss die Aussicht verspricht, dass das grösste noch übrig gebliebene geographische Problem endlich in unserer Zeit gelöst werden wird, nachdem über 300 Jahre lang die Seeleute und Männer der Wissenschaft vieler Nationen daran gearbeitet haben, sondern, dass auch bereits die Resultate der beiden Deutschen Expeditionen [3]), der Arbeiten von Dr. Dorst [4]) und Dr. Bessels [1]) auf Herrn Rosenthal's Dampfern „Albert" und „Bienenkorb", der Expedition von Heuglin und Graf Zeil [2]), der Schwedischen [3]), Norwegischen [4]) und Russischen Fahrten [5]), Untersuchungen und Beobachtungen, — in ihrer Gesammtheit einen Fortschritt in der Kenntniss unserer Erde im Lichte der modernen Wissenschaft bezeichnen, wie ihn keine frühere Periode auf dem Forschungsgebiete des hohen Nordens aufzuweisen hat.

Gotha, 18. Januar 1871. A. Petermann.

---

[1]) Geogr. Mitth. 1870, S. 226.

[2]) S. §. 27 der Instruktion (Geogr. Mitth. 1868, S. 217).

[3]) a. Instruktion und Geschichte der 2. Deutschen Nordpolar-Expedition. (Geogr. Mitth. 1870, SS. 254 ff.)
b. Rückkehr der Deutschen Nordpolar-Expedition am 1. und 11. September 1870. (Geogr. Mitth. 1870, SS. 382 ff.)
c. Die Deutsche Nordpolar-Expedition vom 15. Juni 1869 bis 11. Sept. 1870. Mit Karte. (G. Mitth. 1870. SS. 408 ff., u. Tafel 21.)

[4]) a. Nachrichten aus dem Eismeere von Dr. Dorst auf Herrn A. Rosenthal's Dampfer „Bienenkorb" 21. Februar bis 9. Mai. (Geogr. Mitth. 1869, SS. 234 ff.)
b. Fahrt des Dampfers „Bienenkorb" 21. Februar bis 31. August 1869. (Geogr. Mitth. 1869, SS. 350 ff.)
c. Die Arbeiten von Dr. Dorst auf dem Rosenthal'schen Dampfer „Bienenkorb". (Geogr. Mitth. 1869, SS. 391 ff.)
d. Die Temperatur-Beobachtungen von Dr. Dorst im Grönländischen Meere. (Geogr. Mitth. 1869, SS. 214 ff.)
(Der ausführliche Bericht von Dr. Dorst harrt noch der Publikation.)

[1]) a. Fahrt des Dampfers „Albert" 23. Mai bis 22. September 1869 (Geogr. Mitth. 1869, SS. 351 ff.)
b. Die Arbeiten von Dr. Bessels auf dem Rosenthal'schen Dampfer „Albert". (Geogr. Mitth. 1869, SS. 391 ff.)
c. Die Temperatur-Beobachtungen von Dr. Bessels zwischen Spitzbergen und Nowaja Semlä. (Geogr. Mitth. 1870, SS. 215 ff.)
(Der ausführliche Bericht von Dr. Bessels harrt noch der Publikation.)

[2]) a. Fahrt nach Spitzbergen von Th. v. Heuglin und Graf Zeil. (Geogr. Mitth. 1870, SS. 337 ff.)
b. Th. v. Heuglin's und Graf Zeil's Forschungen in Ost-Spitzbergen, Juli und August 1870. (Geogr. Mitth. 1870, SS. 422 ff.)
c. Th. v. Heuglin's und Graf Zeil's Forschungen in Ost-Spitzbergen, August und September 1870. (Geogr. Mitth. 1870, SS. 443 ff.)
d. Die Vogel-Fauna im Hohen Norden. Ornithologische Notizen aus Finmarken und Spitzbergen, von Th. v. Heuglin, niedergeschrieben am Bord des Schoners „Skjon Valborg", September und Oktober 1870. (Geogr. Mitth. 1871, Heft 2, SS. 57 ff.)

[3]) a. Die Schwedische Nordpolar-Expedition von 1868. (Geogr. Mitth. 1868, SS. 226 ff.)
b. Die Schwedische Nordpolar-Expedition von 1868. (Geogr. Mitth. 1868, SS. 298 ff.)
c. Die Schwedische Nordpolar-Expedition, 20. Juli bis 14. September 1868. (Geogr. Mitth. 1868, SS. 429 ff.)
d. Die Schwedische Nordpolar-Expedition, 15. September bis 20. Oktober 1868. (Geogr. Mitth. 1868, SS, 453 ff.)
e. Das Relief des Eismeer-Bodens bei Spitzbergen. Nach den Tiefsee-Messungen der Schwedischen Expedition unter Nordenskjöld und v. Otter, 1868. Mit Karte. (Geogr. Mitth. 1870, SS. 142 ff., und Tafel 8.)
f. Professor A. E. Nordenskjöld's Expedition nach West-Grönland, Mai bis Juli 1870. (Geogr. Mitth. 1870, SS. 423 ff.)

[4]) a. Kapitän E. H. Johannesen's Fahrt im Karischen Meere 1869 und Stand der Polarfrage im Jahre 1870. Mit Karte. (Geogr. Mitth. 1870, SS. 194 ff., und Tafel 11.)
b. Kapitän E. H. Johannesen's Umfahrung von Nowaja Semlä im Sommer 1870, und Norwegischer Finwalfang östlich vom Nordkap. Von Th. v. Heuglin. (Geogr. Mitth. 1871, Heft 1, SS. 35 ff.)
c. Aufsatz und zwei Karten s. im 3. Heft Geogr. Mitth. 1871.

[5]) a. Russische Nordpolar-Forschungen, 1869 und 1870 (Expedition des Grossfürsten Alexij Alexandrowitsch in der Kaiserlichen Corvette „Warjäg", 1870. — Th. Jarshinski's geographische Untersuchungen im Weissen Meere und an der Murman-Küste, 1869). (Geogr. Mitth. 1870, SS. 451 ff.)
b. Der Golfstrom ostwärts vom Nordkap. Vom Ehrenmitgliede der Akademie der Wissenschaften zu St. Petersburg, A. von Middendorff. (Geogr. Mitth. 1871, Heft 1, SS. 25 ff.)
(Über die Englische Expedition des Herrn Lamont habe ich handschriftliche Mittheilungen, die ich bei Gelegenheit publiciren werde.)

1. Ursprung der Expedition. Plan. Abreise nach Bergen.

Am 28. Februar 1868 erhielt ich in Göttingen, wo ich dem Studium der Astronomie oblag, ganz unerwartet ein Schreiben von Dr. Petermann, worin mir derselbe das ehrenvolle Anerbieten machte, das Commando einer kleinen, nach der Ostküste von Grönland auszusendenden Entdeckungsfahrt zu übernehmen. Zu einer näheren Besprechung und Feststellung eines vorläufigen Planes wurde ich zu gleicher Zeit eingeladen, am 1. März nach Gotha zu kommen.

Schon im Sommer 1867 hatte mir Dr. Breusing, Direktor der Steuermannsschule in Bremen, mein hochverehrter Lehrer, von einer in Aussicht genommenen grösseren Deutschen Nordpolar-Expedition gesagt und mich zugleich gefragt, ob ich an derselben, wenn sie zu Stande käme, wohl Theil nehmen würde. Mich an einem derartigen wissenschaftlichen Unternehmen zur See zu betheiligen, welches so sehr geeignet ist, unseren Deutschen Seemannsstand zu heben und Deutschland im Auslande auch auf diesem Gebiete Achtung und Geltung zu verschaffen, war schon immer mein sehnlichster Wunsch gewesen und ich gab solches auch Dr. Breusing zu erkennen, mit dem Bemerken, er könne unter allen Umständen, so fern ich Leben und Gesundheit behielte, sicher auf mich rechnen. Auf diese Äusserung hin erwähnte Dr. Breusing meiner in der Berathung, die zur Aufstellung eines Planes für die grosse Nordpolar-Expedition im Oktober 1867 bei Dr. Petermann in Gotha gehalten wurde.

Die Ausführung derselben scheiterte jedoch an der Unmöglichkeit, die nöthigen Geldmittel zu beschaffen; Dr. Petermann aber, der unermüdliche und uneigennützige Beförderer der geographischen Wissenschaft, gab die Sache nicht auf, sondern glaubte wenigstens einen Theil der projektirten grösseren Expedition, nämlich die Erforschung der Ostküste Grönlands von 75° N. Br. an, dem nördlichsten von Clavering erreichten Punkte, mit einem kleinen Schiffe und verhältnissmässig geringen Mitteln ausführen zu können. In Folge dessen schrieb er mir den oben erwähnten Brief.

Dr. Petermann's Plan war folgender: Ich sollte mich so bald wie möglich nach einem geeigneten Orte Norwegens begeben, eine Norwegische Jacht, wie sie für den Walross- und Robbenfang auf Spitzbergen gebraucht würden, chartern, dieselbe bemannen und ausrüsten und damit den Versuch machen, die Ostküste von Grönland in etwa 75° zu erreichen. Gelänge mir diess, so sollte ich die Küste weiter nördlich verfolgen und so weit wie möglich vorzudringen suchen, auf jeden Fall aber gegen den Herbst wieder nach Europa zurückkehren.

Im Falle eines wirklichen Gelingens leuchtete mir nun zwar der grosse Nutzen einer solchen Reise in nationaler wie in wissenschaftlicher Beziehung sofort ein und ich hielt es auch nach dem, was ich über Eisverhältnisse im Grönländischen Meere gelesen hatte und was Dr. Petermann mir noch von den Reisen Scoresby's, Sabine's und Clavering's mittheilte, keineswegs für geradezu unmöglich, selbst mit einem so kleinen Segelschiffe sich durch den Eisstrom durchzuarbeiten; indess hatte ich doch mancherlei Bedenken gegen einen solchen Plan und kannte als Seemann nur zu gut die ungeheueren Schwierigkeiten, die sich von allen Seiten der Ausführung entgegenstellen würden. Jedenfalls, so sagte ich Dr. Petermann, müsste das Fahrzeug, um überhaupt nur in das schwere Polareis eindringen zu können, vorher noch bedeutend verstärkt werden, und ich trennte mich von ihm mit dem festen Entschlusse und dem Versprechen, mich völlig dem Unternehmen zu widmen und, sobald ich mir die Sache gehörig überlegt hätte, mein Möglichstes für das Zustandekommen der Expedition zu thun, wenn nur die nöthigen Geldmittel herbeigeschafft werden könnten.

Bedenken und Hindernisse mancherlei Art stellten sich bald der Ausführung des obigen Planes entgegen.

Dr. Breusing, dessen Rath ich nun zuerst einholte, schrieb mir am 3. März: „Leider befürchte ich, dass an eine Ausführung für dieses Jahr doch nicht zu denken ist. Wären die Geldmittel vorhanden, so würde der Plan, wie Sie ihn mit Dr. Petermann verabredet haben, meine ganze Billigung finden, trotzdem Kapitän Geerken (einer der erfahrensten älteren Seekapitäne Bremen's) die gerechtesten Bedenken dagegen erhebt. Dieser meint: wenn Sie nach Tromsö oder Hammerfest gingen, so würde man Ihnen sofort die unverschämtesten Bedingungen stellen, die Sie schon genehmigen müssten, wenn Sie nicht ganz unverrichteter Sache wieder zurückkehren wollten. Die dortigen Jachten seien wohl zum Fischfange in der dort immer offenen und eisfreien See tauglich, könnten auch im Sommer wohl an der freien Küste von Spitzbergen ihre Robben- und Walrossschläger absetzen, seien aber durchaus nicht geeignet, um im Eise Gefahren zu bestehen [1]). Sie würden das Geld voraus bezahlen müssen, und wenn Sie dann einmal von der Norwegischen Mannschaft Opfer, Stra-

[1]) Hier befindet sich Kapitän Geerken völlig im Irrthum. Die Tromsöer Fahrzeuge, die in Spitzbergen den Walrossfang betreiben, sind eben so gut für die Eisfahrt verstärkt und mit einer Haut versehen wie unsere Grönlandsfahrer, wenn auch wohl im Allgemeinen nicht in dem Maasse, wie ich nachher unser Expeditionsschiff verstärkte. Ich habe während meines Aufenthaltes in Spitzbergen Gelegenheit gehabt, diese Schiffe kennen zu lernen. Sie dringen überall kühn

pazen oder gefährliche Unternehmungen verlangten, würde diese den Gehorsam verweigern. Was wollten Sie dann thun? Bei einem solchen Unternehmen bedürfe man Leute von der Kriegsmarine, die an sklavischen Gehorsam gewöhnt seien. Mit einem Segelschiffe sei es immer höchst gefährlich, ins Eis zu gehen, man wisse nicht, ob man wieder herauskomme. Ob Sie sich auf 2 Jahre ausproviantiren könnten? &c. &c.

„Ich meine, es hat hier vor Allem der Grundsatz Anwendung zu finden: „Wagen gewinnt, Wagen verliert, wer aber Nichts wagt, wird auch Nichts gewinnen." Da meinen denn freilich H. H. Meier, Noltenius &c., die eifrigsten Freunde der Nordpolfahrt, dass es immerhin doch eben so wahrscheinlich sei, dass diese mit unzureichenden Mitteln unternommene Expedition misslänge, und wenn das, so könne man die Hoffnung, im nächsten Jahre die eigentliche Nordfahrt zu Stande zu bringen, nur aufgeben. Eben weil es ihnen mit dieser Ernst ist, wollen sie für dieses vorläufige Unternehmen kein Geld hingeben.

„Wenn ich ein reicher Mann wäre, ich würde diese vorläufige Fahrt aus eigenen Mitteln bestreiten. Wenn sie auch kein weiteres Resultat hätte, als dass Sie, einer der für die definitive Fahrt designirten Offiziere, mit den Eisverhältnissen in den arktischen Gewässern vertraut werden, so ist das schon immer einige 1000 Thaler werth. Aber woher sie nehmen?"

Alle diese Bedenken waren vielleicht gerechtfertigt und verdienten wohl, in Überlegung gezogen zu werden. Ich liess mich indess dadurch nicht abschrecken und beharrte nach ruhiger Überlegung auf meinem Entschluss, die Sache zur Ausführung zu bringen.

Hauptsächlich in nationaler Beziehung schien mir das Unternehmen von zu grosser Wichtigkeit, wenn es auch einen noch so kleinen und bescheidenen Anstrich hatte und keine grossen Resultate erwartet werden konnten.

Die Deutschen waren in Folge der früheren unglücklichen politischen Zerrissenheit gerade in nautischen Unternehmungen und Erforschungs-Expeditionen schmachvoll hinter allen Nationen Europa's zurückgeblieben, trotzdem wir eine so grosse Handelsmarine, die drittgrösste der ganzen Welt, und eine so zahlreiche und tüchtige seemännische Bevölkerung aufzuweisen haben. Der Verfall des einst so mächtigen Hansabundes, dessen Flotten im Stande waren, den übrigen Nationen Europa's Handelsgesetze vorzuschreiben, datirt sich von dem Augenblick an, als derselbe aufhörte, sich bei den grossen Entdeckungsfahrten thatkräftig zu betheiligen, und daher dürfen wir jetzt nach dem glorreichen Jahre 1866, wo der Grundstein zur neuen Grösse und Einigung unseres Deutschen Vaterlandes gelegt wurde, auch in nautischen Unternehmungen nicht mehr zurückstehen.

Solcher Art waren meine Gedanken und die Haupttriebfedern, die mich über alle Bedenken und Hindernisse hinwegsetzten, obgleich ich alle Schwierigkeiten wohl zu würdigen verstand und als Seemann wusste, dass wohl keine sehr grossen Entdeckungen mit so geringen Mitteln, wie sie mir zur Verfügung gestellt wurden, würden gemacht werden können. Indess bei einer so kleinen, auf das äusserste Maass beschränkten Expedition waren immerhin auch die kleinsten Ergebnisse ehrenhaft; die Wissenschaft war jedenfalls der gewinnende Theil, und was sehr wichtig war: wir sammelten werthvolle Erfahrungen im Befahren der Eismeere, das Interesse bei der Nation wurde geweckt und eine zweite grössere Expedition konnte mit weit mehr Aussicht auf Erfolg ausgerüstet werden.

Was den Geldpunkt betraf, so vertraute Dr. Petermann auf den gesunden nationalen Sinn des Deutschen Volkes und seiner Fürsten, und war der Meinung, dass, wenn die Sache nur erst einmal ernstlich in Angriff genommen würde, und zwar so, dass möglicher Weise gute Resultate erzielt werden könnten, es auch nicht an den nöthigen Geldmitteln fehlen würde. Diese Hoffnung hat sich später in grossartiger Weise bewährt. Die übrigen Bedenken und Hindernisse waren nicht solcher Art, als dass sie sich nicht mit einiger Umsicht und geeigneter Leitung beseitigen liessen, und etwas musste man auch dem guten Glücke vertrauen. Wäre gar Nichts zu riskiren, es wäre wahrlich kein Verdienst bei der Sache.

Gegen Mitte März, am Schlusse des Semesters, begab ich mich nach Bremen, um die nöthigen Einleitungen und seemännischen Vorbereitungen zu treffen. Überall zog ich Erkundigungen ein und berieth mich mit sachverständigen Männern über die zweckmässigste Art und Weise der Ausrüstung, wie auch des Vorgehens bei der ganzen Sache. Bergen wurde als der Ausgangspunkt des Unternehmens gewählt, der Ankauf eines Schiffes und eine Verproviantirung auf ein Jahr in Aussicht genommen. Dadurch wurden die verschiedenen Bedenken von nautischen Gegnern Bremen's, wie z. B. Kapitän Geerken, beseitigt [1]). Durch den Ankauf des Schiffes erhielten wir auch das Recht, die

in die schweren Eismassen ein, da sie nur da ihren Fang machen können. K.

Bei der geringsten Kenntniss der einschlägigen Literatur weiss das auch Jeder, der nicht gerade ein alter erfahrener Seekapitän ist. A. Petermann.

[1]) Es fand sich bei der wirklichen Ausführung, dass diese merkwürdige und übergrosse Ängstlichkeit von nautischen Sachverständigen, das Gegentheil von dem, was die Engländer *„pluck"* nennen, — durchaus ungerechtfertigt war, z. B. erwies sich die auf 12 Monate mitgenommene reiche Verproviantirung in der That nur für 4 Monate nothwendig. A. P.

Deutsche Flagge zu führen, konnten das Schiff mit Deutschen Seeleuten bemannen und dieselben so verpflichten, dass an eine Verweigerung des Gehorsams durchaus nicht zu denken war; sodann war Bergen wegen seiner guten Zimmerwerften der geeignetste Ort in Norwegen, um das Schiff noch besonders für die Eisfahrt zu verstärken, und ebenfalls konnte die ganze Ausrüstung daselbst mit Leichtigkeit besorgt werden.

Noch ein wesentlicher Punkt war die telegraphische Verbindung mit Deutschland; ohne dieselbe wäre es bei der gebotenen kurzen Zeit eventuell gar nicht möglich gewesen, zur rechten Zeit unter Segel zu gehen.

Die Verproviantirung auf ein ganzes volles Jahr war, obgleich eine Überwinterung nicht in Absicht lag und auch vermieden werden musste, wenigstens in so fern von Nutzen, als dadurch ein grösseres Vertrauen bei der Schiffsmannschaft geweckt wurde und mit mehr Ruhe und Sicherheit das Doppelte riskirt werden konnte. Die Kosten steigerten sich allerdings nach diesem Plane um mindestens das Doppelte von dem, was zuerst veranschlagt worden war; indess vergrösserte sich auch in demselben Maasse die Wahrscheinlichkeit eines Gelingens oder wenigstens eines ehrenvollen Durchführens.

Unter der Beihülfe des Herrn Dr. Breusing gelang es mir, in Bremen ein reges Interesse für das Unternehmen zu erwecken, wodurch mir die weitere Ausführung wesentlich erleichtert wurde. Die Herren Fritze und Gerdes hatten die Güte, mir ein warmes Empfehlungsschreiben an eins der besten und geachtetsten Häuser Bergen's, nämlich an Aug. C. Mohr & Sohn, mitzugeben, und ich kann bei dieser Gelegenheit nicht umhin, besonders Herrn Consul Gerdes, der als geborener Bergener mit den dortigen Verhältnissen genau bekannt ist, für seine warme Empfehlung und die werthvollen Winke und Rathschläge, die er mir in Bezug auf Bergen gab, wie auch für seine späteren Bemühungen und thatkräftige Förderung der ganzen Angelegenheit meinen besonderen Dank auszusprechen. Herr Senator Smidt, dem ich für sein mir immer bezeigtes Wohlwollen zu grossem Danke verpflichtet bin und der das Unternehmen mit vielem Interesse verfolgte, war so freundlich, nach vorheriger Berathung mit den übrigen Herren der Commission den werthvollen Chronometer (Kessels 1334) der Steuermannsschule, der sich nachher auch gut bewährt hat, der Expedition leihweise zur Verfügung zu stellen; auch wurde ich von demselben mit einem weiteren Empfehlungsschreiben an den damaligen Bremer Consul in Bergen, Herrn Mowinkel, versehen. Auch von anderen Seiten wurde mir in Bremen Aufmunterung und Unterstützung zu Theil und thätige Beihülfe versprochen, im Fall sie ferner nöthig sein sollte.

Dr. Breusing unterstützte mich in mancher Beziehung. Als Offiziere empfahl er mir zwei seiner Schüler, die gerade damals die Steuermannsschule besuchten. Es waren Herr Hildebrandt aus Magdeburg und Herr Sengstacke aus Altona. Beide zeigten sich gleich begeistert für das Unternehmen und waren entschlossen, unentgeltlich aus reinem Interesse für die Sache die Reise mitzumachen. Ich engagirte sie und habe nachher keine Ursache gehabt, es zu bereuen. Beide, besonders Sengstacke, bewährten sich auf der Reise als tüchtige, unerschrockene Seeleute und ich habe an ihnen einen thätigen und unverdrossenen Beistand gehabt, der mir die Ausführung des Unternehmens wesentlich erleichterte. Mit Herrn Hildebrandt nahm ich sofort Rücksprache wegen der späteren Engagirung der Matrosen und aller übrigen zu besorgenden Angelegenheiten während der Zeit, dass ich in Bergen die Ausrüstung des Schiffes betrieb.

Nachdem so in Bremen das Nöthige besorgt und alle Vorbereitungen getroffen worden waren, begab ich mich nach Hamburg, um Rücksprache mit Herrn v. Freeden, Direktor der Norddeutschen Seewarte, zu nehmen und auch wegen etwaiger Überlieferung von Proviant und solchen Ausrüstungsgegenständen, die in Bergen nicht gut zu beschaffen waren, Verabredungen zu treffen. Herr v. Freeden, einer der eifrigsten und thätigsten Beförderer der nautischen Wissenschaften, nahm mich sehr freundlich auf und leistete mir sofort allen nur möglichen Beistand. Er besorgte mir die meteorologischen Instrumente und einen Apparat, um Tiefentemperaturen des Meeres zu messen. Ich wurde durch ihn mit mehreren Herren an der Börse bekannt gemacht, doch gelang es uns nicht, in Hamburg viel Interesse für das Unternehmen zu erwecken, was lediglich seinen Grund in der schon beim Beginne verunglückten Expedition des Kapitän Werner im Jahre 1865 hatte, von welcher Hamburger Häuser hauptsächlich die Kosten getragen hatten. Später jedoch, als man sah, dass die Sache wirklich vor sich ging, wurde auch das Interesse in Hamburg rege.

Wegen des Proviants wandte ich mich an Herrn Wilhelm Richers in Hamburg, der mir von früher her nicht allein als ein streng rechtlicher Kaufmann, sondern auch als ein liebenswürdiger und gefälliger Mann persönlich bekannt war. Er lieferte unserem Schiffe — ich war damals Steuermann auf einem Bremer Westindienfahrer — den Proviant für eine Reise nach Westindien und ich kann mit Wahrheit behaupten, dass ich niemals besseren Proviant am Bord eines Schiffes gehabt habe. Für unser Unternehmen war Herr Richers gleich Anfangs sehr eingenommen und er versprach mir, alle meine etwaigen Bestellungen auf das Pünktlichste zu besorgen und die Waaren in bester

Qualität zu liefern. Wegen Bezahlung brauchte ich mich nicht zu übereilen, er wolle gern so lange Credit geben, bis die Expedition wieder nach der Weser zurückgekehrt wäre. Er hat nicht allein sein Versprechen redlich gehalten, sondern sich auch anderweitig mit Einschiffung der Leute und dazu nöthig gewordenen Geldvorschüssen um die Expedition zuvorkommend gezeigt.

Von Hamburg aus begab ich mich noch einmal zu Dr. Petermann nach Gotha, um eine letzte Rücksprache mit ihm zu nehmen und die ganze Angelegenheit nach jeder Beziehung festzustellen und dienöthigen Geldmittel so wie das geographische und kartographische Material in Empfang zu nehmen. Der aufgestellte Plan war in Kurzem folgender: Von Bergen sollte direkt nach der Insel Jan Mayen gefahren, von dort an der Eisgrenze entlang gesteuert und zwischen 74° und 80° N. Br. irgendwo nach offenen Stellen gesucht werden, um einen Zugang zur Küste, wo möglich bei der Sabine-Insel, zu effektuiren. Einmal an der Küste, sollten alle Anstrengungen gemacht werden, so weit wie möglich nach Norden vorzudringen, ohne sich mit der speziellen und genauen Aufnahme und Erforschung des Landes zu sehr aufzuhalten, wozu doch, wenn diese erste Expedition glückte, eine zweite, besser ausgerüstete, ausgeschickt werden würde. Bei dieser vorläufigen, mehr pionierenden Fahrt kam es ja hauptsächlich nur darauf an, zu constatiren, in welcher Richtung und wie weit sich Grönland nach Norden erstrecke, weil davon hauptsächlich die dortigen Strömungen wie auch die klimatischen und Eis-Verhältnisse um den Nordpol herum abhängen werden. Aus diesem Grunde sollte auch kein Gelehrter mitgehen, der ohnediess in dem kleinen Schiffe wohl schwerlich Platz gefunden haben würde. Gelänge es nicht, die Küste von Grönland zu erreichen, so sollte wo möglich das östlich von Spitzbergen gelegene Gillisland aufgesucht werden; im Herbst sollte die Expedition aber jedenfalls nach Europa zurückkehren.

Dr. Petermann händigte mir zunächst die von ihm geliehene Summe von 3500 Thaler ein, und hiermit und den Empfehlungsschreiben von Bremen versehen, begab ich mich am 3. April an Bord des Norwegischen Dampfers „Trondhjem", um nach Bergen zu reisen und dort mein Glück zu versuchen.

2. Ankunft in Bergen. Kauf des Schiffes, Verzimmerung und Ausrüstung desselben. Wissenschaftliche Instrumente, Bestimmung der Lokalattraktion. Mannschaft. Abfahrt von Bergen.

Nach einer glücklichen Überfahrt kam ich am 9. April in Bergen an. Unterwegs hatte ich gehörig Zeit und Musse gehabt, mir den ganzen Plan, wie ich die Ausrüstung des Schiffes betreiben wollte, festzulegen, auch fing ich an, mir ein Verzeichniss aller nöthigen Gegenstände zu machen. Das war leicht und machte mir auch die geringste Sorge; der einzige Umstand, der mir am meisten Bedenken verursachte, war der, ob es mir gelingen würde, gleich ein geeignetes Schiff zu finden. Bei meiner Ankunft begab ich mich zu den Herren Aug. C. Mohr & Sohn, von denen ich aufs Freundlichste aufgenommen wurde und die mir die Mittheilung machten, es sei vor einigen Tagen eine ganz neue Jacht, gerade von der Grösse, wie ich sie haben wollte, zu einem Preise von 2600 Species zum Verkauf angeboten; wolle ich sie besehen, so solle einer ihrer alten Kapitäne, der lange mit Glück und Geschick für ihr Haus gefahren habe und jetzt die Aufsicht über ihre Schiffe führe, mit mir gehen. Nichts konnte mir erwünschter sein und ich begab mich sofort mit Herrn Bentzon — so hiess der Kapitän — zur Besichtigung des Schiffes. Von aussen gefiel mir dasselbe durch seine schöne und zierliche Bauart schon sehr und bei der näheren Besichtigung fanden wir, dass alles Holz gesund und das Schiff gut und stark gebaut war. Über die Segel- und Manövrirfähigkeit sprachen sich die Leute beim Befragen sehr lobend aus und sagten, dass das Schiff besonders scharf beim Winde liege und ausserordentlich gut lavire. Das Inventar war indess äusserst mangelhaft; ausser den nothdürftigsten Segeln und dem dazu gehörigen laufenden Tauwerke waren nur noch ein Paar Kabeltaue am Bord und jeder Anker hatte nur 45 Faden Kette. Eben so war Alles im primitivsten Zustande und überall, vorzüglich beim stehenden Tauwerke, rohe und oberflächliche Arbeit zu sehen; auch der Mast schien mir etwas zu jung [1]) zu sein. Diess war indess nicht von Belang, da alles Fehlende angeschafft und die nöthigen Ausbesserungen gemacht werden konnten.

Das Schiff nebst Inventar sollte 2500 Species-Thaler baar (3750 Thaler Courant) kosten, und als ich wegen des Ankaufes an Dr. Petermann in Gotha telegraphirte, autorisirte mich derselbe umgehends per Telegramm dazu und nahm das ganze Risiko des Kaufes auf sich.

So hatte ich denn gleich am ersten Tage meiner Ankunft in Bergen für die Expedition ein Schiff gewonnen,

[1]) Dieser Ausdruck wird in der Seemannssprache häufig gebraucht bei allem Tauwerk, Ketten, Rundholz, welches nicht kräftig genug ist, um allen an dasselbe gestellten Fordorungen überall Genüge leisten zu können.

wie es nicht besser gewünscht werden konnte, und damit war eigentlich die Hauptschwierigkeit [1]) überwunden und der weiteren Ausführung des Unternehmens standen keinerlei unübersteigliche Hindernisse mehr im Wege, sobald nur die nöthigen Geldmittel zur rechten Zeit herbeigeschafft werden konnten. Die Herren Aug. C. Mohr & Sohn leisteten mir unausgesetzt bereitwilligen Rath und Beistand, beim Ankauf des Schiffes sowohl wie bei dessen Ausbau und Ausrüstung.

Während ich mich nun mit einem Schiffsbaumeister wegen der Verzimmerung in Verbindung setzte, bei den verschiedenen Lieferanten und Handwerkern den grössten Theil der Ausrüstung an Proviant, Segel, Tauwerk &c. bestellte, um Alles zur rechten Zeit fertig zu haben, schrieb ich an Herrn Hildebrandt in Bremen, damit er die Matrosen engagire und Alles in Bereitschaft halte, um gegen Mitte Mai zu mir stossen zu können.

Am 16. April wurde das Schiff nach der Werft des Herrn Decke geholt, um die Zimmerung in Angriff zu nehmen. Es sollten zuerst innen etwa 3 Fuss unter den Deckbalken der ganzen Länge nach zwei starke Leibhölzer gelegt werden, dann im Buge verschiedene Kniee und Verstärkungen angebracht, mehrere Querbalken in der Höhe der Wasserlinie gelegt, Kajüte und Logis vergrössert und Räume für Aufbewahrung des Reservematerials und des Proviants hergestellt werden. Aussen sollte das Schiff vom Buge bis einige Fuss hinter dem Nullspant mit einer dreizölligen Haut versehen und darüber starke Eisenplatten gelegt werden. Zur Anbringung der Haut wollte ich das Schiff erst kielholen lassen; doch da dann nur an Einer Seite und gar nicht im Innern gearbeitet werden konnte, so glaubte der Baumeister, dann nicht zur rechten Zeit fertig werden zu können, und ich entschloss mich deshalb, das Schiff auf die Helling zu holen, obgleich hierdurch die Kosten wiederum vermehrt wurden.

Der Mast musste herausgenommen werden und ich liess bei dieser Gelegenheit alles stehende Tauwerk überholen, dasselbe frisch theeren, bekleiden und neu verbinden.

Am 21. April, nachdem die nöthigen Vorbereitungen getroffen worden waren, wurde das Schiff auf die Helling gewunden, und die Arbeit konnte nun mit aller Macht von allen Seiten in Angriff genommen werden. Vorerst wurde von oben bis unten kalfatert und dann die Haut angebracht, während innen die Balken und Kniee gelegt wurden.

Am 5. Mai war die Arbeit bereits so weit vorgeschritten, dass das Schiff wieder ablaufen konnte, und es blieb jetzt nur noch übrig, den Ausbau im Inneren (Kajüte, Logis &c.) zu vollenden. Einen Theil der Schiffsmannschaft (Zimmermann und vier Matrosen), mit dem Herr Sengstacke am 6. Mai angekommen war, liess ich Ballast und Kohlen einnehmen und beim Einsetzen und Auftakeln des neuen Mastes helfen. Ich hatte nämlich einen gänzlich neuen Mast gekauft und fertig machen lassen, da der alte, wenn gleich gesund, doch, wie bereits bemerkt, ziemlich jung und zudem gerade oberhalb der Backenstücke gelascht war, so dass Aussenklüverleiter und alle Fallen sich an dem angesetzten Stücke befanden.

Mittlerweile war auch die ganze andere Ausrüstung bestellt und theilweis schon fertig und bereit, um an Bord genommen zu werden, sobald die Zimmerarbeiten vollendet sein würden.

Was den Proviant betrifft, so war ich namentlich darauf bedacht gewesen, Alles von bester Qualität zu besorgen und nicht zu viel gesalzenes Fleisch einzulegen; dagegen hatte ich bei Herrn Richers in Hamburg bestellt: 240 Dosen eingekochtes Fleisch (die Dose 6 Pfd. netto), ferner mehrere Anker mit saurem Kohl, braunem Kohl, grünen Bohnen &c., so wie auch eine Kiste mit allerlei Conserven und eingekochtem jungen Gemüse und zwei Fässer mit getrockneten Äpfeln und Pflaumen. All dieser Proviant erwies sich während der Reise als ganz vorzüglich und wir haben uns in Folge dessen auch immer sämmtlich einer ganz ausgezeichneten Gesundheit zu erfreuen gehabt.

Wein und spirituöse Getränke wurden nicht viel mitgenommen. Unser ganzer Weinkeller enthielt 100 Flaschen Bier, 12 Flaschen Madeira, 12 Flaschen Lysholmer und für die Leute waren zwei Fässchen Branntwein vorhanden. Mit Thee und hauptsächlich Kaffee hatten wir uns aber besser versorgt, und wir haben auch während der Reise etwas Redliches im Kaffeetrinken geleistet. Es kann nichts Angenehmeres geben, als wenn man bei einer solchen Polarreise nach einer Wache von drei bis vier Stunden im Krähenneste (oben im Maste) bei einer Temperatur unter dem Gefrierpunkt und Schneegestöber sich hinter den warmen Ofen der Kajüte setzen und eine Tasse heissen Kaffee trinken und eine Pfeife rauchen kann. Übrigens ist ein heisses Glas Grog auch nicht zu verachten.

Die übrige Ausrüstung bestand ihren Haupttheilen nach in Folgendem:

Stagsock, Klüver und Sturmgrosssegel als Reserve, verschiedene Trossen weich geschlagenen Tauwerkes, hauptsächlich zum Verholen im Eise bestimmt, mehrere Eisanker von verschiedener Grösse, Reserve-Steuerruder, 45 Faden Ankerkette, viele Reserveplanken, Eisenplatten, Kohlen, Holz &c., mehrere Gien- und Taljeblöcke, 400 Faden Lothleine, ein Tiefseeloth (60 Pfd.), ein Nordseeloth und ein Handloth nebst Leine, ein Dutzend vollständige Anzüge

[1]) Auch hier erwiesen sich die vorgehaltenen vielen Bedenken und Schwierigkeiten gewisser nautischer Sachverständiger vollkommen ungerechtfertigt. A. Petermann.

aus Seehundsfellen [1]), Schneeschuhe, Schneebrillen und sonstige Kleinigkeiten. Zwei starke eiserne Pumpen hatte ich statt der kleinen hölzernen, die da war, machen und einsetzen lassen. Ferner waren wir durch die Güte der Königl. Preussischen Regierung mit einem Dutzend-Zündnadelgewehren und 8000 Patronen versehen.

Nach Vollendung der Zimmerarbeiten im Schiffe und der Einnahme von Ballast und Kohlen wurde dasselbe am 13. Mai in den Hafen gelegt, um den Proviant an Bord zu nehmen. An demselben Tage kam auch Herr Hildebrandt mit zwei Matrosen, den Chronometern und den übrigen astronomischen Instrumenten, den Karten, Büchern und überhaupt dem ganzen wissenschaftlichen Apparat an. Die Instrumente, deren Beschreibung ich hier gleich folgen lasse, waren:

1. Ein Chronometer (Kessels Nr. 1334), von der Bremer Steuermannsschule der Expedition geliehen. Dieser Chronometer hat sich ausgezeichnet bewährt. Er zeigte in Bergen einen täglichen Gang von $0^s,4$ verlierend und hat denselben, wie Beobachtungen in Spitzbergen und nachherige Vergleichungen gezeigt haben, immer unverändert während der Reise beibehalten.

2. Ein Chronometer (Arnold Nr. 436), Dr. Breusing's Eigenthum und von demselben der Expedition geliehen. Dieser Chronometer, der allerdings nicht so zuverlässig wie Kessels war, sollte hauptsächlich als Handuhr dienen, um bei Beobachtungen am Lande verwendet zu werden, während Kessels unverrückt am Bord bleiben musste. Er ist mir von grossem Nutzen gewesen und ohne denselben hätte ich die astronomischen Ortsbestimmungen in der Hinlopen-Strasse schwerlich mit der hinreichenden Genauigkeit ausführen können.

3. Ein Spiegelprismenkreis von Pistor & Martius, bis 20″ ablesbar, mit Stativ, Eigenthum der Göttinger Sternwarte, ein ausgezeichnetes Instrument, mit dem sich vor Allem mit Hülfe des Stativs die genauesten Winkelmessungen ausführen liessen.

4. Ein Sextant, Eigenthum von Dr. Breusing. Die Construktion dieses vortrefflichen Instrumentes verbindet mit der möglich grössten Leichtigkeit eine ausserordentliche Festigkeit; die Theilung ist genau und sauber, der Excentricitätsfehler ist, wie meine Vergleichung mit dem Prismenkreise ergeben hat, äusserst gering und Blendgläser und Fernröhre sind vortrefflich. Die meisten Ortsbestimmungen sind mit Hülfe dieses Instrumentes gemacht.

5. Ein Azimuthkompass von Negretti & Zambra, mit Libelle und Fernrohr versehen nebst dem Stativ, von der Expedition angekauft. Der Kreis ist an der Magnetnadel befestigt und unmittelbar zu halben Graden eingetheilt. Durch ein total reflektirendes Prisma, welches am Diopter angebracht ist, erhält man eine scharfe und deutliche Ablesung und kann deshalb die genauesten Azimuthe mit Hülfe dieses Instrumentes messen. Im Grönländischen Eise und auf Spitzbergen sind alle Bestimmungen der Missweisung mit Hülfe dieses Kompasses ausgeführt.

6. Ein Quecksilberhorizont mit Glasdach, von der Expedition angekauft. Das Quecksilber wird in eine flache angequickte Kupferschale gegossen und bildet so eine äusserst ruhige und schön reflektirende Fläche, welche die besten Bilder liefert. Im Eise und am Lande massen wir sämmtliche Sonnenhöhen über diesem Horizonte.

7. Ein Glashorizont mit Libelle, Eigenthum von Herrn Sengstacke.

8. Ein Quecksilbergefäss-Barometer von Greiner. Die Skale unmittelbar zu 0,05 Engl. Zoll eingetheilt, mit Nonienablesung bis zu 0,002.

9. Ein Aneroidbarometer, in Pariser Zolle eingetheilt.

10. Drei Thermometer, in Réaumurgrade eingetheilt.

11. Ein Tiefsee-Temperaturmesser, von der Holländischen Regierung auf Herrn v. Freeden's Bestellung. Das Instrument besteht aus einem starken messingenen Koker, oben und unten mit Ventilen versehen, die sich nach oben öffnen und durch eine Stange mit einander verbunden sind. Unten ist eine Feder angebracht, um nach Zuschlagen der Ventile einen festen Verschluss herzustellen. An der Stange liess ich noch eine kleine Vorrichtung zur Befestigung des Thermometers machen, welches mit in die Tiefe gesandt wurde.

Ausserdem liess ich bei den Mechanikern Krohn & Holm in Bergen einen gewöhnlichen Azimuthkompass mit Diopter und Horizontalbewegung und drei Steuerkompasse, worunter eine Sturmrose, anfertigen.

Der Gang der Chronometer wurde in Bergen vom Chronometermacher Iversen bestimmt und dieselben dann am Tage vor unserer Abreise an Bord gebracht und in der Kajüte nach vorn so nahe am Schwerpunkte des Schiffes wie möglich befestigt. Die übrigen Instrumente wurden sämmtlich am Lande nachgesehen und die meteorologischen mit den Normalinstrumenten der Hamburger Seewarte verglichen.

Den 19. Mai war der grösste Theil der ganzen Ausrüstung am Bord und ich liess das Schiff aus dem Hafen herauslegen und bei Sanviken ankern, damit wir uns dort vollständig segelfertig machen konnten. Der Proviant war von den Zollbehörden versiegelt worden, wurde aber auf mein Ersuchen frei gegeben. Eben so erhielt ich Erlaubniss, die Zündnadelgewehre und Patronen an Bord zu nehmen und erstere am Lande zu probiren.

[1]) Diese Pelzanzüge wurden schliesslich bei der Reise gar nicht gebraucht, da die Kälte nicht unter durchschnittlich — 3° R. herunter ging.

In den nächsten Tagen wurden wir vollkommen segelfertig, mussten jedoch noch einige Tage liegen bleiben, da die beiden Matrosen, die ich von Tromsö verschrieben hatte, erst am 23. eintreffen konnten. Diesen Aufenthalt benutzte ich noch, um Beobachtungen über die Lokalattraktion des Kompasses am Bord zu machen. Zu diesem Zwecke stellte ich den gewöhnlichen Azimuthkompass genau senkrecht über dem Steuerkompass in einer Entfernung von etwa 1½ Fuss auf. Dadurch wurde der gegenseitige Einfluss, wenn sie nicht in Schwingungen versetzt waren, gänzlich annullirt und auch die Lokalattraktion musste bei beiden sehr nahe dieselbe sein. Sodann wurde der Azimuthkompass (Nr. 5) an eine Stelle an Land gebracht, die etwa 400 Fuss vom Steuerkompass entfernt war und in deren Nähe sich kein Eisen befand. Wir peilten nun von beiden Kompassen aus ein sehr entferntes, jedoch scharf fixirtes Objekt, welches ungefähr in Linie mit den Kompassen lag, und bestimmten zugleich auch die Richtung der direkten Verbindungslinie beider Kompasse durch Peilungen am Bord und am Lande, indem wir das Schiff durch verschiedene Striche des Kompasses holten. Leider gestatteten es die Lokalitäten nicht, das Schiff durch alle Striche zu holen, und eine grosse Genauigkeit konnte mit dem kleinen Schiffe, welches sich nicht unverrückt in den Leinen halten liess, überhaupt nicht erzielt werden; indess waren die Beobachtungen immerhin ausreichend zur Verbesserung des Kurses auf See, wie auch zur Bestimmung der wirklichen Missweisung innerhalb eines Grades.

Die Beobachtungen gaben im Mittel aus beiden Methoden folgende Resultate:

Richtung des Kiels.	Lokalattraktion.
WSW ½ W.	1° 45′ W.
SWzW ½ W.	2° 47′ „
SW ¼ W.	1° 15′ „
SWzS.	1° 0′ „
SzW ½ W.	0°
S ¼ W.	0° 30′ O.
SzO.	1° 15′ „
SOzS.	2° 30′ „
SO.	3° 30′ „
NNO.	3° 15′ „
NzO ¾ O	2° 50′ „
Nord	1° 45′ „
NWW.	0° 7′ W.
NW ½ N.	0° 45′ „
NWzW ½ W.	2° 0′ „
W ½ N.	2° 30′ „

Gern hätte ich die Beobachtungen noch öfters wiederholt, um die Beobachtungsfehler mehr zu eliminiren, doch die Umstände und das Wetter waren nicht günstig dazu und ich musste mich einstweilen mit dem Obigen begnügen.

Am 23. Mai Abends kam das Dampfboot von Tromsö und damit die beiden Tromsöer Matrosen, beides tüchtige Leute, die schon viele Reisen auf den Walrossfang gemacht und wovon der eine einmal auf der Bären-Insel überwintert hatte. Wir waren damit vollkommen segelfertig, und da ich alle Rechnungen bezahlt und das Schiff ausklarirt hatte, konnten wir unsere Reise antreten.

Das Schiff, die Jacht „Grönland", welches dazu dienen sollte, die Entdeckung und Aufnahme der Ost-Grönländischen Küste nördlich von 75° N. Br. an weiter fortzuführen und in die arktische Centralregion einzudringen, hat eine Grösse von 32,1 Commerzlast und war für die Eisfahrt durch folgende Verstärkungen tauglich gemacht: Vom Buge bis hinter den Mast hatte dasselbe eine fichtene dreizöllige Haut erhalten, die mit Eisenplatten belegt ist; innen im Schiffe sind 3 Fuss unter den Deckbalken von vorn bis hinten zwei starke Leibhölzer gelegt und darüber in zweckmässigen Entfernungen vier Querbalken, die durch starke Kniee verbunden sind. Vorn im Buge sind ferner verschiedene Kniee bis ganz unter Deck angebracht und ebenfalls zwei Kniee hinten am Heck. Kajüte und Logis sind vergrössert und zweckmässig eingerichtet, erstere noch besonders für geeignete Aufbewahrung und Aufstellung der Instrumente. Im Logis befindet sich ferner die Kombüse. Das Schiff hat einen neuen Mast bekommen und die Takelung ist überall neu bekleidet und versehen; ferner sind zwei starke eiserne Pumpen eingesetzt, Spill, Klüven &c. ausgebessert und nachgesehen und Reserve-Spieren, Segel, Tauwerk &c. zur Genüge an Bord genommen. Für reichlich 12 Monate Proviant wurde an Bord genommen und das Schiff mit allem Erforderlichen wohl versehen und ausgerüstet, sowohl um eine Fahrt durch das Eis zu ermöglichen, wie auch um Küsten aufzunehmen und andere wissenschaftliche Beobachtungen zu machen.

Die Namen der Offiziere und Mannschaft sind folgende:

Richard Hildebrandt aus Magdeburg, erster Steuermann,
Georg Heinrich Sengstacke aus Altona, zweiter Steuermann,
Johann Werdelmann aus Föhr, Zimmermann,
Hans Peter Iversen aus Hadersleben,
Camp Wagener aus Worden,
D. Heinrich Büttner aus Bremen,
Gerhard J. de Wall aus Delfsyl,
Paul Tilly aus Minden,
Albert Konrad Olsen aus Tromsö,
Nils Peter Erikson Lian ebendaher,
} Matrosen.
Friedrich Rössing aus Minden, Koch.

Mit dieser tüchtigen Mannschaft versehen und ein gutes Schiff unter den Füssen setzten wir am 24. Mai Nachmittags 2½ Uhr Segel, um uns an eine Aufgabe zu machen, welche zu lösen seit mehreren Jahrhunderten alle seefahrenden Nationen Europa's versucht hatten. Ich war mir bewusst, in Hinsicht auf Schiff und Ausrüstung in jeder Beziehung meine Pflicht und Schuldigkeit gethan zu haben, und mit diesem Bewusstsein so wie im Vertrauen auf meine eigene Thätigkeit und die Tüchtigkeit meiner Offiziere und Mannschaft ging ich ruhig der Zukunft entgegen.

3. Von Bergen nach Jan Mayen und bis an das Grönländische Eis. Treibholz, Golfstrom.

Mit einer frischen südlichen Brise segelten wir den Fjord hinunter, passirten um 7 Uhr Abends Hellisö-Leuchtthurm und befanden uns sonach auf offenem Meere.

Das Wetter war ausgezeichnet schön und es wehte eine frische Brise, so dass wir rasch vom Lande abkamen und schon um 8 1/2 Uhr wegen der etwas heiigen [1]) Luft die Küste gänzlich aus Sicht verloren hatten.

Es gewährte mir ausserordentliches Vergnügen, zu sehen, wie leicht und rasch das Schiff arbeitete. Es flog über die See weg wie eine Möve, und obgleich es bei der hohen Dünung oft stark schlingerte [2]) und wir über 7 Knoten [3]) machten, so erhielten wir doch keinen Tropfen Wasser über Deck.

Die Meisten von der Mannschaft waren es nicht gewohnt, auf kleinen Schiffen zu fahren, sondern hatten immer auf grossen Schiffen gedient und wurden nun in Folge der raschen und kurzen Bewegungen unseres kleinen Fahrzeuges etwas seekrank. Es war äusserst komisch, diese breiten, kräftigen Gestalten und seegewohnten Leute zu sehen, mit welchen unglücklichen Mienen sie jede starke Bewegung des Schiffes begleiteten. Selbst Sengstacke, ein so durchwetterter und geschulter Seemann wie nur einer, hatte sich in Leh [4]) auf die Riegelung [5]) gesetzt und konnte es öfters nicht unterlassen, recht angelegentlich in das Wasser zu sehen, als wenn er die Geheimnisse der Tiefe gründlich erforschen wollte. Das gab sich indess bald und schon mit anbrechendem Tage war jede Spur einer Seekrankheit gänzlich verschwunden.

Eine Fahrt im offenen und noch dazu bekannten Meere bietet wenig Interessantes und ich will den geneigten Leser nicht mit den Einzelheiten einer solchen Reise lange aufhalten. Der Dienst geht seinen regelmässigen Gang und Tag für Tag durchfurcht das Schiff schweigend die Wogen des Meeres ohne irgend eine andere Abwechselung als die, welche eine Änderung des Windes in der Stellung der Segel hervorbringt. Die Beschreibung eines einzigen Tages wird daher genügen, um dem Leser ein Bild von dem gewöhnlichen Leben auf See wie auch von dem unsrigen speziell zu geben.

[1]) heiige Luft (Englisch hazy), eine mit sehr leichtem Nebel bedeckte Luft.

[2]) schlingern, das Schwanken des Schiffes von einer Seite zur anderen oder nach seiner Breite.

[3]) Man sagt: ein Schiff macht 7 Knoten, wenn dasselbe 7 Seemeilen in der Stunde läuft; 1 Seemeile = 1/4 geographische oder Deutsche Meile.

[4]) Leh, die Seite des Schiffes, welche vom Winde abgekehrt ist, oder die unter dem Winde. Die dem Winde zugekehrte Seite heisst die Luvseite.

[5]) Riegelung, eine drei bis vier Zoll dicke Planke, die den oberen festen Theil der Verschanzung bildet.

Es ist 6 Uhr Morgens. Der Wacht-habende Offizier, der seit 4 Uhr einsam auf dem Hinterdeck, Wetterbeobachtungen anstellend und den Mann am Steuer beaufsichtigend, auf und ab gegangen ist, ruft die Leute zum Deckwaschen und das Schiff wird binnen- und aussenbords [1]) vollständig gescheuert und gereinigt. Gegen 7 Uhr ist man fertig, der Offizier macht die Runde um das ganze Deck, sieht nach, ob Alles gut gemacht, ob alle Segel gut kantig stehen und jedes Tau regelmässig aufgerollt sich an seinem Platze befindet. Hie und da wird ein Fall gestreckt [2]) oder eine Schote angeholt [3]), damit Alles in der grössten Ordnung und Akkuratesse sich befindet, wenn der Kapitän, der wegen des ominösen Deckwaschens und des angenehmen Morgenschlafes sich auf der Morgenwache niemals sehen lässt, auf Deck kommt. Um 7 Uhr wird die Wache geweckt und das Frühstück eingenommen. Nach demselben kommt gewöhnlich der Kapitän an Deck, sieht nach dem Kurse, dem Stande der Segel, nach Wind und Wetter und hält einen Spaziergang, indem er seine Morgencigarre raucht. Ist die Sonne zu sehen, so wird Behufs der Zeitbestimmung eine Höhe derselben gemessen und angeschrieben. Die Leute erhalten indessen vom Steuermann oder Bootsmann ihre Arbeit: Segel werden ausgebessert, Taue gesplisst [4]) und nachgesehen, Schamvielung [5]) hie und da aufgelegt, Blöcke geschmiert [6]), kurz Alles gethan, was zum In-Stand-Halten der Segel und der Takelung nur irgend gehört.

Neben allen diesen Arbeiten bleibt der gewöhnliche Wachtdienst natürlich immer derselbe: Steuern, Ausgucken, Setzen und Bergen von Segeln, Loggen, Lothen &c., so dass an Müssiggang, wie man wohl oft im Binnenlande meint, nicht zu denken ist. Mittags wird, wenn möglich, die Meridianhöhe der Sonne gemessen, um in Verbindung mit der Vormittags beobachteten Höhe durch die Rechnung den geographischen Ort des Schiffes zu bestimmen, und vom Kapitän dann der Kurs für das nächste Etmal [7]) vor-

[1]) binnenbords, innerhalb der Verschanzung, also auf Deck und überall im Schiffe; aussenbords, ausserhalb der Verschanzung.

[2]) Fall, jedes Tau, mit welchem ein Segel aufgezogen wird.

[3]) Schote, jedes Tau, mit dem die untere Ecke (Schothorn) eines Segels nach hinten geholt wird.

[4]) splissen, die Enden zweier Taue mit einander vereinigen.

[5]) Schamvielung, Alles, was dazu dient, um das Reiben des stehenden Tauwerkes gegen einander und gegen die Rahen zu verhindern, also Leder, Segeltuch &c.

[6]) Blöcke, Rollen mit Gehäuse, für die Flaschenzüge.

[7]) Etmal, die Zeit von einem Meridiandurchgang der Sonne bis zum nächsten. Wegen der Veränderung der Position des Schiffes sind diess nicht immer 24 Stunden, sondern bald mehr, bald weniger. Der Ort des Schiffes wird immer für den wahren Mittag angegeben und auch die Uhren nach wahrer Zeit gestellt.

geschrieben. Nachmittags derselbe Dienst wie Vormittags. Die eine Wache wird zur Koje geschickt bis 6½ Uhr, zu welcher Zeit das Abendbrod eingenommen wird. Nach dem Essen wird das Schiff lens gepumpt [1]) und um 8 Uhr die gewöhnliche Nachtwache aufgesetzt.

So geht ein Tag genau wie der andere hin, ohne irgend eine Abwechslung als die, welche die Veränderung von Wind und Wetter nothwendiger Weise mit sich bringt.

Der Sonntag macht nur in so fern eine Ausnahme, als ausser dem gewöhnlichen Wachtdienst keine anderen Arbeiten vorgenommen werden und sich ein Jeder, der nicht gerade Dienst hat, seinem religiösen Bedürfnisse gemäss beschäftigen kann. Der Eine liest, der Andere flickt sein Zeug, ein Dritter sitzt auf dem Spillkopf [2]), raucht still vergnügt seine Pfeife und summt sich ein Liedchen, und so fort. Ist das Wetter ganz schön, so wird auch wohl der Sonntagsstaat für das Land heraufgeholt, ausgelüftet, sorgfältig abgebürstet und fein sauber wieder in die Kiste gepackt. Es ist diess eine Lieblingsbeschäftigung unseres Matrosen, der auf See ausserordentlich gern mit seinem Sonntagsstaate liebäugeln mag, um sich so desto besser an die vergangenen und zukünftigen Freuden des Landlebens erinnern zu können.

Da unsere Reise einen wissenschaftlichen Zweck hatte, so waren natürlich unsere Arbeiten auch mehr mannigfaltiger Art wie auf gewöhnlichen Seereisen. Der Stand des Barometers wurde alle zwei Stunden abgelesen, wie auch die Temperatur der Luft und der Oberfläche des Meeres gemessen und ins Journal eingetragen, Beobachtungen über Wind und Wetter, Farbe und Aussehen des Meeres wurden unausgesetzt angestellt, die Seetiefe gemessen, astronomische Ortsbestimmungen, so oft Gelegenheit dazu da war, gemacht; kurz, es wurde Alles beobachtet und notirt, was nur irgend beobachtungswerth war.

Ausser den astronomischen Ortsbestimmungen stellten wir natürlich auch Beobachtungen an über die Deklination der Magnetnadel oder, seemännisch ausgedrückt, die Missweisung des Kompasses durch Sonnenazimuthe, so oft sich nur irgend Gelegenheit dazu bot. Ganz abgesehen von dem grossen wissenschaftlichen Nutzen, den eine Beobachtung der magnetischen Constanten (Deklination, Inklination, Intensität) an allen Theilen der Erdoberfläche zur Vervollkommnung der Theorie des Magnetismus hat, ist die Bestimmung der Deklination oder Missweisung auf See von der allergrössten Wichtigkeit, um den Kurs des Schiffes zu reguliren und eine genaue Loggerechnung [1]) halten zu können, da einmal die Karten die Missweisung selten genau angeben und dann auch die örtliche Ablenkung des Kompasses am Bord einer beständigen Änderung unterworfen ist, wenn das Schiff grosse Ortsveränderungen macht. Die Änderung der Missweisung von Ort zu Ort ist im Grönländischen Meere eine ganz bedeutende, wenn man auf einem Breitenparallele segelt. Ich fand dann oft, wenn wir guten Fortgang machten, eine Änderung von einem ganzen Strich [2]) während eines einzigen Etmals, und in der That nimmt die Missweisung besonders auf dem Breitenparallel von etwa 75° ausserordentlich rasch ab, wenn man von Westen nach Osten segelt. Von der Grönländischen Küste bis zur Südküste von Spitzbergen beträgt diese Änderung volle drei Striche des Kompasses. Segelt man dagegen etwas östlich vom Meridian von Greenwich direkt Nord und Süd, so behält man auf der ganzen Strecke von 80° N. Br. bis in die Nordsee hinein nahezu dieselbe Missweisung von etwa zwei Strichen.

Diese beiden Umstände zusammengenommen legt Sir Edward Parry [3]) zu Gunsten der Theorie von zwei magnetischen Polen aus, einer Theorie, die sich jetzt wohl vollständig überlebt hat. Leider wird auf den meisten unserer Kauffahrteischiffe noch zu wenig Gewicht auf die Bestimmung der Missweisung durch eigene Beobachtungen gelegt. Gewöhnlich wird dieselbe aus den Karten entnommen und die örtliche Ablenkung dabei gar nicht berücksichtigt, was mit ein Grund ist, dass oft so grosse Missbestecke eintreten und Schiffe versegelt werden.

Doch kehren wir zu unserer Reise zurück. Das Schiff segelte vortrefflich und der Wind war günstig, so dass wir rasch vorwärts kamen und am 26. Mai bereits auf 63° 26′ N. Br. und 0° 4′ Östl. L. beobachteten. In den nächsten Tagen fiel nichts Bemerkenswerthes vor, das Wetter war gut, der Wind etwas veränderlich und unbeständig, bald sehr flaue, bald steife Brise; wir machten jedoch ziemlich guten Fortgang und passirten den Polarkreis am 28. Mai Vormittags. Die Sonne ging an dem Tage nicht mehr unter und ein Monate langer Tag stand uns bevor.

Wer noch niemals im hohen Norden gewesen und an die beständige Abwechslung von Tag und Nacht von Jugend auf gewöhnt ist, auf den macht die Mitternachtssonne zuerst wohl einen eigenthümlichen Eindruck, doch ist derselbe keinenfalls solcher Art, wie man sich wohl gewöhnlich vorstellt, dass dadurch irgendwie zeitweilige

[1]) lens pumpen, so lange pumpen, bis die Pumpen nicht mehr saugen, also kein Wasser mehr im Schiffe ist.
[2]) Spillkopf, das äussere Ende der Ankerwinde auf jeder Seite.

[1]) Logge, das Instrument zur Messung der Geschwindigkeit des Schiffes. — Loggerechnung, die sich auf diese Messung stützende Rechnung zur Bestimmung der Position des Schiffes.
[2]) Strich, Kompassstrich, der 32. Theil des Kreisumfanges.
[3]) Parry, Attempt to reach the North Pole, p. 3.

Änderungen in den Gewohnheiten des Menschen oder eine gewisse Schlaflosigkeit hervorgebracht würden. Man wird nicht auf einmal in jene Regionen versetzt, sondern man fährt dahin und die Änderung geht allmählich vor sich, so dass man unmerklich in diesen beständigen, Monate langen Tag hinein kommt. Bei dem Seemanne kommt nun noch hinzu, dass derselbe immer gewohnt ist, am Tage zu schlafen, und der Wachtdienst keinerlei Änderungen erleidet. An die Neuheit, die Nachtwache von 12 bis 4 Uhr bei hellem Tageslicht abhalten zu können, gewöhnt man sich sehr bald; sie ist äusserst angenehm, und die Vortheile beständigen Tageslichtes in einer unbekannten, stürmischen, mit Eis bedeckten See sind zu gross, als dass man sich besonders wieder nach der Nacht sehnen sollte. Man empfindet es im Gegentheil ausserordentlich unbehaglich, wenn im Herbst die Sonne wieder unter den Horizont verschwindet und die Nächte hereinbrechen und mit grosser Geschwindigkeit zunehmen. Die Nacht ist keines Menschen Freund, am wenigsten aber des Seemanns.

Am 29. Mai Mittags beobachteten wir auf 68° 8′,5 N. Br. und 0° 34′ W. L. Bis dahin hatten wir noch kaum bemerkt, dass wir uns im arktischen Meere befanden; das Wetter war beständig gut gewesen, die Temperatur der Luft mild und wir segelten noch immer in den warmen Gewässern des Golfstromes; doch bald genug sollten wir daran erinnert werden, nach welcher Gegend des Meeres unser Kurs gerichtet war.

Der Wind, der bis dahin aus Süden geweht hatte, lief nach Osten herum und nahm bei bedeckter, regnerischer Luft so rasch zu, dass wir Abends genöthigt waren, den Jager [1]) fest zu machen und ein Reff in das Grosssegel zu nehmen. Die See fing an, hoch zu gehen und sich zu brechen, der Barometer fiel und es war offenbar ein Sturm im Anzuge. Wir hielten es indess die ganze Nacht mit einfach gerefftem Grosssegel und vollem Klüver und Topsegel, da ich die Leistungsfähigkeit und Stärke der Takelung und des Schiffes einmal ordentlich erproben wollte. Beides bewährte sich ausgezeichnet. Obgleich schwer gepresst mit Segeln und in einer hohen See arbeitend, nahm das Schiff doch verhältnissmässig wenig Wasser über Deck und war leicht zu regieren. Der Fortgang war sehr erfreulich und wir liefen eine Zeit über 10 Knoten, was ich nie geglaubt hätte mit einem so kleinen Fahrzeuge machen zu können.

Morgens den 30. Mai wuchs der Wind zu einem vollkommenen Sturm an, indem derselbe nordöstlich lief. Wir waren genöthigt, unsere Segel dicht zu reffen und beizudrehen [2]).

[1]) Jager, auf Jachten das äusserste dreieckige Segel am Klüverbaum.
[2]) beidrehen, das Schiff unter den Wind legen. Die Richtung des Windes macht dann mit der Richtung des Kieles einen Winkel von 5 bis 6 Kompassstrichen. Weicht das Schiff wenig aus dieser Lage, d. h. fällt es nicht vom Winde ab, und nimmt zudem keine schweren Sturzsee'n über, so sagt man, dasselbe liege gut bei.

Die Temperatur des Wassers war 1°,5 R. und hatte in den letzten 24 Stunden um 4° abgenommen; wir waren demnach aus dem warmen Golfstrom in den kalten Polarstrom hinein gekommen. Auch die Temperatur der Luft hatte sich merklich vermindert, sie war Mittags nur noch 2°,2 R. und nahm im Laufe des Tages, indem der Wind mehr nach Norden lief, bis zu —1° R. ab. Der feine Regen wurde zu spitzigen Eisnadeln und das Tauwerk bedeckte sich mit einer dicken Kruste Eis.

Das Schiff lag indess ausgezeichnet bei und obgleich es schwer arbeitete und stampfte, so erhielten wir doch durchaus keine Sturzsee'n über Deck. Zudem befanden wir uns in einem offenen Meere und nirgends in der Nähe war Land oder gefährliche Klippen und Sandbänke, so dass wir mit der grössten Ruhe und Sicherheit gutes Wetter abwarten konnten.

Ein Sturm auf offenem Meere hat überhaupt, wenn man sich nur auf einem guten, seetüchtigen Schiffe befindet, durchaus nichts Gefährliches irgend welcher Art; man refft eben die Segel dicht, dreht bei und macht es sich so behaglich und bequem, wie es die Umstände nur irgend gestatten wollen. Wir hatten in unserer Kajüte ein lustiges Feuer im Ofen brennen, rauchten unsere Pfeife, lasen oder unterhielten uns, draussen mochte es toben und wettern, so viel es wollte. Der Wacht-habende Offizier mit der Wachtmannschaft war natürlich auf dem Deck, doch auch diese waren durch das sogenannte Schauerkleid [1]), welches wir an der Luvseite hin gebunden hatten, einigermaassen geschützt und konnten ungestört ihre Pfeife rauchen.

Nachmittags sahen wir einige grosse Stücke sehr knorrigen Treibholzes, welches wir leider des schweren Sturmes wegen nicht erlangen konnten. Dieses Treibholz trifft man im Grönländischen Meere und zwar im Polarstrom überall an. Alles, was wir aufgefischt haben und auch das, welches wir an der Ostseite von Spitzbergen fanden, war Fichtenholz, und es ist meine Meinung, dass das meiste davon aus den Sibirischen Flüssen kommt und dann mit dem Polarstrome fortgeführt wird. Nach den Stellen, wo man dasselbe antrifft, kann es kaum anders sein. An der Nordküste von Island, der ganzen Ostküste von Spitzber-

[1]) Dieses Schauerkleid ist ein Stück Segeltuch, 7 bis 8 Fuss lang und etwa 4 Fuss breit. Hinten auf Deck befestigt man ausserbords an der Luvseite zwei senkrecht stehende Stützen in angemessener Entfernung von einander und spannt daran das Schauerkleid der Länge nach aus. Da es mit der Verschanzung über 6 Fuss hoch ist, so ist man dahinter vollständig vor Wind und Regen geschützt. Bei kleinen Schiffen, die eine niedrige Verschanzung haben, ist dieses Schauerkleid bei schlechtem Wetter von grossem Nutzen und es fehlt auch auf keiner alten Kuff.

gen, hauptsächlich an den Sieben Inseln, der Nordostküste von Nowaja Semlä und auf See in dem Strome, der an der Grönländischen Küste herunter geht, findet sich dasselbe oft in grossen Mengen vor, während an der Westküste wenig oder gar keines vorhanden ist. Allerdings führt auch der Golfstrom Treibholz mit sich, welches aus den grossen Amerikanischen Flüssen herauskommt; dieses kann jedoch meiner Ansicht nach gar nicht oder doch nur sehr vereinzelt in das Grönländische Meer und bis nach Spitzbergen hinauf geführt werden, sondern wird schon vorher von den vielen seitlichen Zweigen des Golfstromes fortgeführt und an den entsprechenden Küsten abgesetzt. Eine kurze Betrachtung des Golfstromes wird für die Richtigkeit dieser Ansicht sprechen.

Über die Ursachen des Golfstromes ist ausserordentlich viel philosophirt und geschrieben worden und die verschiedenartigsten Ansichten wurden seit der Entdeckung dieser merkwürdigen, mächtigen und einflussreichen oceanischen Strömung über die Entstehung derselben laut. Benjamin Franklin, der die erste genauere Karte über den Golfstrom veröffentlichte und selbst so viel für die Erforschung und Festlegung desselben gethan hat, war der Ansicht, dass die Passatwinde als die Hauptursache des Golfstromes angesehen werden müssten, indem dieselben eine grosse Menge Wassers im Karaibischen Meere und Golf von Mexiko gleichsam aufstaueten, welches dann allein durch die Strasse von Florida seinen Abfluss finden könnte. Diese Ansicht hat sich sehr lange bei den Seefahrern aufrecht erhalten und ist auch wohl noch jetzt vielfach verbreitet. Neuere Forschungen haben indess diese Ursache allein als völlig unzureichend für die Erklärung der Existenz einer so mächtigen Strömung nachgewiesen und ich glaube, es ist unter den Physikern jetzt wohl allgemein anerkannt, dass die Hauptursache des Golfstromes, wie überhaupt aller Meeresströmungen, zuerst und vor Allem in der verschiedenen Erwärmung der Gewässer durch die Sonne zu suchen ist. Die Achsendrehung der Erde, die Beschaffenheit des Meeresbodens, die Configuration der Küsten und auch die Passate tragen natürlich ebenfalls das Ihrige dazu bei, um die Strömungen gerade so zu leiten, wie wir sie jetzt vorfinden.

Es kann nicht meine Absicht sein, hier eine vollständige und erschöpfende Theorie des Golfstromes zu geben, so weit sie nach unserem jetzigen Standpunkte der Wissenschaft festgelegt ist. Diejenigen, die sich über diesen interessanten Gegenstand näher unterrichten wollen, verweise ich auf die bezüglichen, zum Theil vortrefflichen, Werke: *„Maury, Physical Geography of the Sea"*; *„Maury, Sailing Directions"*; *„American Coast Survey Report"* und andere. In J. G. Kohl's Geschichte des Golfstromes findet sich die ganze Literatur darüber in den Anmerkungen vollständig angegeben.

Beim Austritt aus der Florida-Strasse fliesst der Golfstrom Anfangs in nördlicher Richtung, nimmt aber bald in Folge der Achsendrehung der Erde, die alle nach den Polen fliessenden Strömungen nach Osten, alle von den Polen kommenden nach Westen drängt, eine nordöstliche Richtung an. Südlich von den Neu-Fundländischen Bänken wird seine Richtung wegen des sich entgegenstemmenden Polarstromes vollkommen Ost. Weiter nach Osten breitet sich der Golfstrom fächerförmig immer mehr aus. Ein Theil, der Hauptstrom, geht nach Nordosten, an der Küste von Irland aufwärts und zwischen Island und den Färöer- und Shetland-Inseln durch, ein Theil, der schwächste, geht in den Biskay'schen Meerbusen und ein dritter fliesst nach Südosten, an den Azoren vorbei, und verbindet sich später wieder mit dem breiten Äquatorialstrom.

Eine grosse Menge von Treibholz, Seekraut, Pflanzen und Samen aller Art wird beständig aus dem Karaibischen Meere und dem Mexikanischen Golfe in das Atlantische Meer eingeführt. Dieses bleibt aber keineswegs in der Mitte der Strömung, sondern wird bald überall nach dem Rande, hauptsächlich nach der östlichen Seite zu getrieben. Die Ursache davon sucht Maury theils in der dachförmigen Gestalt des Stromes, indem er annimmt, dass die Mittelachse desselben wegen der grösseren Wärme des Stromes im Verhältniss zu der des umgebenden Meeres sich hebe und deshalb ein oberflächliches Abfliessen nach den Seiten bedinge [1]), theils auch in der Achsendrehung der Erde zu finden. Ich glaube, es ist bei allen Strömungen mehr oder weniger der Fall, dass alle in denselben fliessenden leichteren Substanzen allmählich nach dem Rande zu gedrängt werden, ohne dass man gerade eine solche dachförmige Erhöhung nach der Mitte zu anzunehmen braucht. Dem sei indess, wie ihm wolle, die Thatsache steht fest, dass Treibholz, Seekraut &c. im Golfstrome überall nach den Seiten und hauptsächlich nach der östlichen Seite zu getrieben werden.

Der Hauptstrom nun fliesst auf seinem Wege nach Nordosten hart an den Küsten von Irland, den Hebriden, Shetland- und Färöer-Inseln vorbei, wird sogar an diese Küsten gedrängt und muss hier also nothwendiger Weise den bei weitem grössten Theil des Treibholzes absetzen, wie es auch in der That der Fall ist. Auf der anderen Seite stösst sich der Strom an Island, begegnet hier dem von Norden kommenden kalten Polarstrom und ein Zweig geht an der Südküste und Westküste von Island hinauf, daher sich auch hier Treibholz vorfindet. Der Golfstrom

[1]) Maury, Physical Geography of the Sea, p. 36.

setzt nun seinen Lauf weiter nach Norden fort, wird an die Küste von Norwegen gedrängt, fliesst um das Nordkap herum und ist bis nach Nowaja Semlä, ja selbst bis an die Küsten von Sibirien verfolgt worden. Grosse Stücke Treibholz, wie man sie im Polarstrom überall antrifft, finden sich indess hier meines Wissens nirgends mehr vor, obgleich an der Küste von Norwegen wohl noch ausländische Früchte, tropische Sämereien, kleine Stücke Campeche-Holz [1]) &c. gefunden worden sind.

Ich habe während unserer Reise niemals im Golfstrome, so oft ich denselben auch durchkreuzte, Treibholz angetroffen, weder zwischen Norwegen und den Färöer-Inseln noch weiter hinauf an der Westküste von Spitzbergen. Der Golfstrom theilt sich nämlich etwas südlich von der Bären-Insel abermals in zwei Arme, von denen der eine direkt nach Norden an der Westküste von Spitzbergen fliesst. Sein Vorhandensein hier bis über den 80. Breitengrad hinaus steht wohl jetzt ohne Zweifel fest und ist auch die Ursache, dass die Westküste von Spitzbergen ein im Verhältniss zu der hohen geographischen Breite sehr mildes Klima hat.

In jedem Jahre kann man schon im Mai, ohne besonders durch das Eis verhindert zu sein, an der Westküste von Spitzbergen bis zum 80. Breitengrade vordringen. Von hier ist der Golfstrom noch weiter längs der Nordküste von Spitzbergen verfolgt worden. Ich fand dort in der Nähe der Küste ganz entschieden eine östliche Strömung, das Wasser war 3° warm und nirgends ein Stück Eis zu sehen. Parry [2]) trieb, im Eise besetzt, von Hakluyt Headland ebenfalls eine beträchtliche Strecke längs der Küste nach Osten und viele andere Seefahrer haben dasselbe beobachtet.

Weiter nach Norden zu verschwindet der Golfstrom gänzlich von der Oberfläche des Meeres. Er stösst hier auf den von Norden und Westen kommenden Eisstrom, und da das bis auf 3° abgekühlte Golfstromwasser spezifisch schwerer ist als das kalte Polarwasser von 0°, so bin ich der Meinung, dass der Golfstrom hier untertaucht und seinen Lauf noch unterhalb des Polarstromes fortsetzt. Die angestellten Tiefen-Temperaturmessungen scheinen diese Ansicht zu bestätigen, doch müssen dieselben noch viel mehr an verschiedenen Stellen und in verschiedenen Tiefen ausgeführt und wiederholt werden, um hierüber zur Gewissheit zu gelangen.

Überhaupt sind Temperaturmessungen sowohl an der Oberfläche wie auch in der Tiefe des Meeres zur Feststellung des Verlaufes der Meeresströmungen von grosser Wichtigkeit und können den Seefahrern nicht genug empfohlen werden. Nur dadurch werden wir im Stande sein, uns eine dem jetzigen Standpunkte der Wissenschaften angemessene Theorie aller Strömungen zu bilden und auf die Ursachen und die Gesetze, denen sie gehorchen, zu schliessen. Dieser Umstand ist auch mit ein Grund, weshalb ich die Erforschung der arktischen Centralregion für so äusserst wichtig halte, da wir dort in der Nähe des Poles jedenfalls Aufschluss über Manches in den Strömungen erhalten werden, was uns bis jetzt noch räthselhaft erscheint.

Am 31. Mai Vormittags hellte sich die Luft etwas auf und der Wind wurde mässiger, indem er sich nach Norden wandte. Wir setzten wieder Segel und steuerten beim Winde über Steuerbords-Bug [1]). Wind und Wetter waren in den nächsten Tagen sehr veränderlich, Windstille und Sturm wechselten rasch mit einander ab und wir hatten viel Schnee und Regen. Am 2. Juni Mittags befanden wir uns nach der Loggerechnung auf 72° 48′ N. Br. und 3° 28′ W. L. Der heftige Regen und Wind, den wir wieder in der letzten Nacht gehabt, hatte aufgehört, doch ein dichter Nebel hatte einen undurchdringlichen Schleier über das Meer gezogen, so dass uns jede Aussicht versperrt war.

Diese intensiven Nebel sind in den Polarmeeren hauptsächlich im Monat Juni eine sehr häufig vorkommende Erscheinung und halten oft mehrere Tage beständig an, ohne sich auch nur ein einziges Mal zu verziehen. Im Grönländischen Meere trifft man sie wohl am meisten an der Grenze des schweren Eises, im Eise selbst sind sie seltener und unmittelbar an der Küste, glaube ich, kommen sie wenigstens so dicht und andauernd wohl niemals vor. Der Himmel ist gewöhnlich im Zenith hell und klar und der Wind mässig. Sie entstehen am häufigsten bei Ost- und Südwinden, seltener bei Nordostwinden, und zerstreuen sich gewöhnlich, sobald der Wind nach Nord und Nordwest läuft. Das schönste, klarste Wetter haben wir immer bei Nord- und Nordwestwinden angetroffen.

Nach dem Nebel und der Temperatur des Wassers zu schliessen, die — 0°,5 R. war, mussten wir uns jedenfalls in der Nähe des Eises befinden, und ich erwartete auch, jeden Augenblick auf Eis zu stossen. Einen guten Ausguck haltend segelten wir mit NNW.-Kurs, Wind östlich, vorsichtig weiter, ohne dass uns indess etwas Bemerkenswerthes aufstiess.

Nachts sahen wir einen Seehund dicht beim Schiffe, den ersten während der Reise, was wiederum auf die

[1]) Kohl, Geschichte des Golfstromes, S. 156.
[2]) Parry, Attempt to reach the North Pole.

[1]) Kommt der Wind von Backbord, so sagt man, das Schiff liege über Steuerbords-Bug oder über Backbords-Hals.

grosse Nähe des Eises schliessen liess. Diese Thiere sind im ganzen Grönländischen Meere auf dem Eise und in der Nähe desselben in grosser Menge vorhanden und wir haben sie oft zu Tausenden auf den Schollen liegen sehen. Bei der Annäherung des Schiffes springen sie alle, einer nach dem anderen, ins Wasser, wo sie dann schwer zu erlegen sind. Von Walfischfahrern habe ich mir erzählen lassen, dass diese Thiere, wenn sie so in Heerden auf den Schollen liegen, ordentlich Wachen ausstellen, die die übrigen von jeder Gefahr unterrichten; diese Wachen müsse man vorerst wegschiessen, dann könne man sie alle leicht mit Keulen todt schlagen.

Bei fortwährendem dichten Nebel ging es weiter, die Temperatur der Luft sank bis auf — 1° R., das Tauwerk wurde mit einer dicken Eiskruste überzogen, aber noch immer wurde kein Eis sichtbar. Am 4. Juni Vormittags hatten wir eine mehrstündige totale Windstille bei fortwährend dichtem Nebel. Erst gegen Mittag — wir befanden uns auf 74° 45′ N. Br. und 6° 7′ W. L. —, kam eine frische Brise aus Norden durch, die uns starken Schneefall brachte und den Nebel ein wenig zerstreute. Wir steuerten beim Winde über Backbords-Bug, also in westlicher Richtung, und hielten einen scharfen Ausguck wegen des Eises, welches keinenfalls weit entfernt sein konnte. Die Temperatur der Luft sank bis auf — 3° R. Gegen Abend hellte sich die Luft auf, der Nebel verzog sich, das Wetter wurde klar und heiter. Ein heller Schein im Westen kündigte uns die Nähe des Eises an und wir sahen auch gegen 10 Uhr die ersten Schollen, die Anfangs ziemlich zerstreut lagen, beim weiteren Vordringen gegen Westen aber immer dichter und dichter wurden. Unser rasches und leichtes Vorwärtskommen hatte ein Ende und wir sollten jetzt bald die langsame, mühevolle und gefährliche Schifffahrt zwischen ungeheueren Eisblöcken zur Genüge kennen lernen.

4. Beschreibung des Eises. Erstes Eindringen in dasselbe. Schwerer Sturm aus Osten. Im Eise besetzt. Eisbärenjagd. Besuch vom Boote der „Diana". Befreiung.

Das Eis in den Polarmeeren hat die verschiedenartigsten Formen und Gestalten. Man trifft es in allen Grössen und Ausdehnungen an, von ganz dünnem, jung gebildetem sogenannten Kucheneise und den kleinsten Stücken bis zu den ungeheueren Feldern von unabsehbarer Ausdehnung, mit einer Dicke von 30 bis 40 Fuss unter Wasser, und endlich den gewaltigen Eisbergen.

So verschiedenartig indess das Eis seiner Form und Gestalt nach auch ist, so kann man doch nach der Entstehungsweise zwei wesentlich verschiedene Arten unterscheiden, nämlich *Flächeneis* und *Gletschereis*. Das Flächeneis ist auf dem Meere und in den Buchten und Baien des Landes gebildet und unterscheidet sich von dem Gletschereise wesentlich durch seine Durchsichtigkeit, die letzteres nicht hat. Durch Seegang, Winde und Strömungen wird das Flächeneis vielfach über einander geschoben und geworfen und theilweis zerstückelt; grosse Schneehügel bilden sich auf demselben, die durch Abschmelzen im Sommer und Wiederzusammenfrieren im Winter ebenfalls zum Wachsen des Eises beitragen, und auf diese Weise kommen die verschiedensten Gestalten von Eis zum Vorschein. Das vielfach über einander geworfene und aufgethürmte Eis trifft man mehr in engen Gewässern und Strassen, wie z. B. in dem Inselgewirre des arktischen Amerika, als in einem offenen, freien Meere, wo sich mehr ebene Flächen vorfinden.

Je nach der Ausdehnung und Stärke hat man verschiedene Benennungen für das Flächeneis eingeführt.

Eisfeld nennt man eine Fläche von grosser Dicke und solcher Ausdehnung, dass man dieselbe vom Krähenneste [1]) aus nicht übersehen kann. Die Oberfläche eines solchen Feldes, wie überhaupt alles Polareises, ist sehr rauh und uneben, mit Schneehügeln und Eishockern, die sich oft 20 bis 30 Fuss über die Eisfläche erheben, wie auch überdiess mit einer 2 bis 3 Fuss tiefen Schneeschicht bedeckt. Im Laufe des Sommers schmilzt der Schnee etwas und es bilden sich grosse Tümpel mit frischem Wasser auf dem Eise, die oft 5 bis 6 Fuss tief sind. Es giebt diess das schönste Trinkwasser ab.

Flarde ist dasselbe wie ein Feld, nur von geringerer Ausdehnung, etwa 1 bis 2 Seemeilen im Durchmesser.

Schollen nennt man alle kleineren Stücke Flächeneis von einem Durchmesser von wenigen Fussen bis zur Ausdehnung etwa einer halben Seemeile. Die Dicke dieser Schollen variirt von 6 bis 7 Fuss bis zu 30 Fuss und mehr. Ich konnte selbst bei Windstille und völlig klarem Wasser das untere Ende einer Scholle oft nicht erkennen. Unter den Schollen findet man, vorzüglich an der Grenze des Eises, wo sie dem zerstörenden Einfluss der Meeres-

[1]) Bei Walfischfahrern eine Tonne, die man für den Ausguck am Top des grossen Mastes befestigt.

wogen am meisten ausgesetzt sind, die verschiedenartigsten Formen und Gestalten und mit nur wenig Phantasie kann man sich alle möglichen Werke der Kunst und Architektur darunter vorstellen. Eine der gewöhnlichsten Formen ist die eines riesigen Champignon. Durch das fortwährende Waschen und Nagen des Meeres an der Oberfläche ist die Scholle gleichsam unterminirt und es bildet sich in der Mitte eine senkrechte Säule, über welcher sich dann eine grosse wagrechte Platte erhebt, die an den Seiten etwas abgerundet erscheint. Wird die obere Platte zu schwer, so wälzt sich oft der ganze Eisblock mit starkem Geräusch um und das untere Ende kommt zum Vorschein, wodurch nun wieder neue mannigfaltige Gestalten entstehen.

An der Grenze des Eises [1]), da wo das offene Meer anfängt, zeigen sich die Schollen oft in langen Strömen sehr dicht an einander gepackt, während dahinter sich mehr Waken [2]) und schiffbare Kanäle vorfinden. Scoresby nennt diesen Theil zusammengepackter Schollen den Seestrom; die Schollen sind, da die See schon die loseren Theile des Eises abgenagt hat, gewöhnlich massiver und fester als die Blöcke weiter im Eise und haben meistens eine Dicke von 20 bis 30 Fuss. Dieser Seestrom schützt die Schiffe im Eise vor der Dünung der See, die auch, wenn nicht gerade ein schwerer Sturm weht oder geweht hat, eben nicht zu verspüren ist. Durch heftige Winde wird der Seestrom an manchen Stellen durchbrochen, ganze Ströme Eises treiben ab, weiter ins offene Meer hinein und werden hier allmählich zertrümmert. Man trifft oft grosse, unabsehbare Flächen von solchem zertrümmerten Eise an. Es sind kleine Eisstücke von einigen Centnern Schwere und das Meer ist oft so vollständig davon bedeckt, dass man mit dem Schiffe einen solchen dicken Brei bisweilen nicht durchdringen kann. Da mir kein Deutscher Ausdruck für solches Eis bekannt ist, so will ich im Folgenden den Namen *Brockeneis* dafür einführen (der Engländer nennt dasselbe *brash-ice*).

Noch einige andere Bezeichnungen für Eis in den Polarmeeren sind im allgemeinen Gebrauch:

Baieis ist junges Eis, welches sich in den Baien und Buchten des Landes, auch in den Waken im Eise neu gebildet hat; doch wird der Ausdruck auch für das dünne Eis von 2 bis 3 Fuss Dicke gebraucht.

Pfannkucheneis ist dünnes Eis, welches sich nach einem heftigen Schneefall bildet.

Packeis sind Massen von Schollen und Flarden von unabsehbarer Ausdehnung, die so dicht zusammengepresst sind, dass kein Wasser dazwischen zu sehen ist.

Treibeis sind Schollen, die so lose liegen, dass man mit dem Schiffe hindurchsegeln kann.

Landeis ist Eis, welches in grossen Feldern am Lande festliegt.

Eiszunge nennt man den Theil des Eises, welcher bei vielen Flarden und Schollen unter Wasser in einer Tiefe von 6 bis 10 Fuss von der Scholle hervorragt. Diese Zungen sind bei tief gehenden Schiffen sehr gefährlich, da man sie, wenn das Wasser vom Winde bewegt ist, nicht immer früh genug sehen kann und das Schiff, indem es dagegen rennt, leicht einem gefährlichen Leck ausgesetzt ist. Wir kamen auf unserer Reise mehrere Male mit dem Kiele auf solche Zungen festzusitzen.

Ausser diesem Flächeneise, welches das ganze arktische Meer mehr oder weniger anfüllt, hat man noch, hauptsächlich in der Nähe der Küsten, die grossen Blöcke Gletschereis und endlich die Eisberge [1]), welche denselben Ursprung haben. Die Gletscher, die in den Polarländern die Stelle der Flüsse vertreten, ragen meist überall bis ins Meer hinein und bilden hier senkrechte Eiswände, oft von 100, ja bis 500 Fuss Höhe über der Oberfläche des Meeres. Von diesen Eiswänden brechen während des Sommers ungeheuere Blöcke, ja ganze Berge ab und stürzen unter Donner-ähnlichem Getöse ins Meer, daher man sich mit dem Boote niemals dicht unter einen solchen Gletscher wagen darf.

Das Gletschereis hat eine bläuliche Farbe, ist nicht durchsichtig und oft gestreift, wie geschichtetes Gestein, wodurch es sich wesentlich von dem Flächeneise unterscheidet, welches, wo es nicht aus Schnee zusammengefroren ist, meist völlig durchsichtig erscheint.

Am 4. Juni Abends trafen wir, wie schon oben bemerkt, die ersten Eisschollen. Es waren einzelne zerstreute Blöcke von mannigfaltiger Gestalt und einem horizontalen Durchmesser von 10 bis 12 Fuss. Das Wetter war gut, der Wind nördlich bei mässiger Brise und wenig Seegang im Wasser.

Mit fünf Knoten Fortgang drangen wir rasch vor und trafen auch bald auf eine zusammenhängende Kette von Eisschollen, die sich unabsehbar nach Westen, Norden und Süden erstreckte. Ein Vollschiff, ein Walfischfahrer, lag beigedreht in der Nähe dieses Packes zwischen losem Treibeise. Wir steuerten dicht bei demselben vorbei und hissten unsere Flagge auf, erhielten aber keine Antwort, obgleich die Leute neugierig nach uns ausschauten, wes-

[1]) Ich spreche hier hauptsächlich von dem Eise, welches in dem Meere zwischen Spitzbergen und Grönland vorkommt; in der Baffin-Bai und den engen Gewässern im Norden von Amerika finden sich wohl andere Verhältnisse vor.

[2]) Waken, offene Stellen im Eise.

[1]) Über Eisberge und deren Bildung s. Scoresby, Account of the Arctic Regions, p. 250.

halb wir uns auch nicht weiter an ihn kehrten, sondern näher an den Pack fuhren, um nach einer Öffnung zu suchen. Direkt vor uns war Alles so vollständig dicht, dass ein Eindringen gänzlich unmöglich war. Einige Meilen nach Süden zu schien dagegen das Eis etwas loser zu liegen und wir steuerten deshalb längs des Packes nach dieser Richtung.

Der Anblick dieses Eises vom Krähenneste aus war kein sehr ermunternder, indess fanden wir gegen 4 Uhr Morgens offene Stellen und drangen einige Meilen westwärts vor. Doch schon nach wenigen Stunden sahen wir das Eis so dicht zusammengepackt vor uns, dass unser Fortgang vollständig gehemmt wurde und wir genöthigt waren zu wenden. Mittlerweile war es beinahe Windstille geworden, das Wetter war schön und die Sonne kam durch. Wie es bei Windstillen gewöhnlich der Fall ist, fing das Eis an, ein wenig aus einander zu gehen, und wir sahen gegen Norden am Horizont sich einige schmale Wasserstreifen bilden. Wir beschlossen daher, die grossen Flarden und Schollen, die vor uns lagen, ostwärts zu umsegeln, um diese offenen Wasserstreifen im Norden zu gewinnen.

Mittags war gänzliche Windstille und die Sonne schien hell, so dass ich eine gute Meridianhöhe bekommen konnte. Diese gab uns die Breite von 74° 54′ N. und die Länge ergab sich nach der Loggerechnung zu 10° 38′ W. Wie sich später zeigte, war diese Länge indess um mehr als einen ganzen Grad zu westlich, was eben nicht zu verwundern ist, wenn man bedenkt, dass wir seit dem 29. Mai weder eine Zeitbestimmung noch eine Bestimmung der genauen Missweisung des Kompasses hatten machen können.

Mit einer leichten südlichen Brise, die Nachmittags aufsprang, steuerten wir in nordöstlicher Richtung dem Eise entlang und fanden bald einen schönen Kanal, der sich, so weit wir vom Maste aus sehen konnten, in nordwestlicher Richtung erstreckte. Wir segelten die ganze Nacht in demselben entlang bei einer flauen südlichen Brise und schönem Wetter. Manchmal waren wir zwar gezwungen, uns östlich zu halten und uns dann und wann zwischen zwei Schollen, die zu eng an einander lagen, durchzubohren, wobei es natürlich nicht ohne Stösse abging, aber im Ganzen drangen wir doch ganz erfreulich vor.

Den 6. Juni Vormittags legten wir das Schiff an einer Eisscholle fest, da das Eis sich im Westen mehr zusammensetzte und wir vorläufig nicht weiter konnten. Doch schon gegen Mittag mussten wir unseren Ankerplatz verlassen und schleunigst unter Segel gehen, da wir in Gefahr kamen, gänzlich vom Eise eingeschlossen zu werden. Einige Meilen nach Süden zu hatte sich eine Wake von etwa 1½ Seemeilen im Durchmesser gebildet und es gelang uns auch nach einigen Stunden harter Arbeit, mittelst Warpens [1]) und Segelns dieselbe zu erreichen.

Wir waren jetzt vollständig vom Eise umgeben und konnten vom Krähenneste aus ausser unserer kleinen Wasserfläche, in welcher wir hin und her kreuzten, auch nirgends, weder im Westen noch Osten, das geringste Wasser entdecken. Die Aussichten waren nicht sehr tröstlich, doch wenn nur das Wetter gut blieb und keine östlichen Winde eintraten, so war wenigstens Hoffnung vorhanden, dass sich viele Öffnungen und Kanäle bilden würden, die uns mit unserem kleinen Schiffe einen Durchgang gestatteten. Mit Gewalt liess sich hier Nichts machen, wir mussten ruhig und geduldig die kommenden Dinge abwarten. Wir durchkreuzten unser Wasserbecken nach allen Richtungen, untersuchten jede Eisscholle, konnten aber nirgends eine Öffnung entdecken, so sehr sich die gegenseitige Lage des Eises um uns her auch fortwährend änderte. Während der Nacht fing das Eis indess an, ein wenig aus einander zu gehen, und es bildete sich im Westen eine kleine Strasse, die wir gegen Morgen auch sofort benutzten, um weiter vorzudringen.

Am 7. Juni Vormittags frischte der Wind, der bis dahin leicht gewesen war, etwas an und wir hatten einige Schneeschauer bei einer Temperatur von — 3° R.; wir drangen indess einigermaassen gut vor, indem wir bisweilen schöne freie Wasserstrassen fanden, bald aber auch uns mittelst Segeldruck und Warpen durch dicht an einander gedrängte Schollen durcharbeiteten. Das Schiff machte sich sehr gut, es manövrirte leicht und konnte, wie wir bald merkten, einen tüchtigen Stoss vertragen.

Gegen Abend waren wir in ein schönes freies Wasser von einigen Seemeilen im Durchmesser gekommen, doch hier wurde unser weiteres Vordringen gegen Westen vollständig gehemmt. Grosse Flarden und Schollen lagen dicht zusammengepackt vor uns und wir konnten vom Maste aus kein Wasser mehr zwischen denselben entdecken. Zudem lief der Wind östlich und verstärkte sich im Laufe der Nacht zum völligen Sturm; heftige Schneeschauer verdeckten uns jede Fernsicht und es blieb uns Nichts weiter übrig, als unsere Segel zu reffen und uns gegen den Wind zu wenden, um so viel wie möglich offenes Wasser zu halten.

Hierbei kamen so recht die Vortheile eines kleinen Schiffes zur Geltung, welches sich trotz des Sturmes noch immer mit einer gewissen Leichtigkeit regieren und einiger-

[1]) Warpen, ein Vorwärtsziehen des Schiffes mittelst eines kleinen Ankers (Warpanker), welcher mit dem Boote so weit fortgebracht wird, wie es die Länge der Leinen oder die sonstigen Umstände erlauben. Den Anker wirft man entweder auf den Boden des Meeres, oder man befestigt ihn auf dem Eise.

maassen gut vom Eise frei halten liess. Ein grosses Schiff bei solchem Sturm und Schneewetter in so engen Wasserbecken zwischen treibenden Eisschollen auch nur mit einiger Sicherheit unter Segel zu halten, ist geradezu unmöglich, da nicht Platz genug zum Wenden vorhanden ist. Man ist gezwungen, an einer grossen Flarde oder einigen Schollen zu ankern und mit denselben fortzutreiben, wobei man fortwährend Gefahr läuft, von den sich drängenden und schiebenden Schollen und Eisblöcken heftige Stösse und selbst einen Leck zu bekommen, welcher Gefahr man mit einem kleinen Fahrzeuge wenigstens nicht in dem Maasse ausgesetzt ist.

Am 8. Juni dasselbe stürmische Wetter mit heftigen Schneeschauern. Das Eis setzte sich im Westen mehr und mehr an und wir waren genöthigt, von einem Wasserbecken in das andere zu flüchten und zwischen den Eisschollen so gut nach Osten zu arbeiten, wie es angehen wollte. Wir hielten auch freies Wasser, obgleich wir manchmal beim Wenden, wenn die Kanäle eng und schwierig waren, heftig mit dem Eise zusammenstiessen.

Die Schifffahrt im Eise bei solchem Sturm und Schneewetter ist von der allerschwierigsten Art und die Lenkung des Schiffes erfordert nicht allein eine genaue Kenntniss der Eigenschaften desselben und eine unausgesetzte Aufmerksamkeit, sondern auch vor allen Dingen Ruhe und Geistesgegenwart des Commandirenden. Alles Eis ist in heftiger Bewegung, wird vielfach an einander geschoben und gestossen und grosse Blöcke brechen krachend zusammen. Zwischen all diesem Tumult fährt das Schiff mit rasender Geschwindigkeit dahin, an grossen Eisblöcken vorüber, durch enge Kanäle hindurch, wo eine einzige fehlerhafte Bewegung des Steuers den Untergang herbeiführen könnte, und die geschicktesten Evolutionen sind erforderlich, um nicht am Eise zerschmettert zu werden. Glücklicher Weise steht kein Seegang im Eise und es können keine grösseren Wellen aufkommen, sonst würde es nicht mehr möglich sein, das Schiff noch mit Sicherheit unter Segel zu halten, und man würde bald zwischen dem Eise zermalmt werden.

Der Wind, statt nachzulassen, wurde immer heftiger und war am 9. Juni Vormittags zu schwerem Sturme angewachsen. Heftige Schneegestöber erlaubten uns nicht, sehr weit zu sehen; indess bemerkten wir, dass das Eis sich mehr und mehr zusammensetzte, die Wasserbecken und Kanäle wurden enger und enger und die Lenkung des Schiffes schwieriger. Wir mussten das Topsegel führen, um rascher durch den Wind kommen zu können, unter beständiger Gefahr, beim Wenden die Raaen zu zerbrechen; doch wollten wir, so lange noch eine Möglichkeit da war, es zu vermeiden, uns nicht besetzen lassen und machten daher alle Anstrengungen, offen Wasser zu halten.

Um Mittag sahen wir in südlicher Richtung etwas freieres Wasser, mussten jedoch, um dasselbe zu erreichen, eine Reihe dicht zusammengepackter Schollen mit Gewalt durchbrechen. Es gelang, doch erhielt das Schiff dabei so heftige Stösse, dass die Eisenplatten vorn am Steven losgerissen wurden und sich wie Papier umkrüllten. Das Schiff blieb indess dicht und wir befanden uns, wie wir glaubten, in einem einigermaassen freien Wasser. Der anhaltende Sturm hatte aber alles Eis in eine solche Bewegung gesetzt, dass alle Öffnungen, wie gross sie auch sein mochten, sich mit ungemeiner Geschwindigkeit schlossen. Wir sahen bald keinen Ausweg mehr. Zwei Stunden hielten wir uns noch, dann hatten wir aber keinen Raum zum Wenden mehr und waren genöthigt, um nicht an einer schlechten Stelle zerquetscht zu werden, in das Eis hinein zu rennen und so gut wie möglich fest zu machen, so riskant es auch sein mochte. Das Schiff hielt glücklich alle Stösse aus und nach einer Stunde harter Arbeit waren wir einigermaassen in Sicherheit, aber fest im Eise besetzt.

So war denn unser erster Versuch, die Küste zu erreichen, misslungen. Wir waren gefangen, trieben mit dem Eise nach Süden und mussten geduldig warten, bis eine Änderung des Windes und der Witterung das Eis wieder einigermaassen lösen würde. Gefahr war, wie wir bald merkten, nicht im Entferntesten vorhanden, und wir hatten während der ganzen Zeit unserer Gefangenschaft, obgleich das Wetter meistens stürmisch war, wenig oder gar keinen Druck von dem Eise auszuhalten. Das Schiff konnte überdiess, wie wir bereits gesehen hatten, schon einen tüchtigen Stoss im Eise vertragen; es hatte wenig gelitten, obgleich einige Eisenplatten vorn am Buge losgegangen und mehrere Aussenplanken hinter der Haut in der Höhe der Wasserlinie etwas beschädigt waren. Die Haut war nicht lang genug und wir hatten auch die Absicht, dieselbe zu verlängern, sobald es das Wetter nur irgend gestatten würde.

Im Laufe des Tages legte sich der Sturm und Nachts hatten wir nur noch eine mässige Brise; es schneite indess immer noch mit unverminderter Heftigkeit. Diess hinderte uns jedoch nicht, unsere Absicht auszuführen, und wir gingen unverzüglich ans Werk. An einem grossen Eisblocke in passender Entfernung vom Schiffe befestigten wir ein Paar Eisanker, in die Ringe derselben hakten wir den unteren Block einer starken Gien [1]), die am Top des Mastes befestigt wurde, und krengten nun mit Hülfe dieser Gien das Schiff so weit nach der einen Seite über, als

[1]) Gien, ein schwerer Flaschenzug, dessen einer Block wenigstens drei Scheiben hat.

nöthig war, um die Planken anbringen zu können. Da ich alle solche Fälle vorhergesehen hatte, so waren wir mit dem nöthigen Material, Planken, starken Nägeln und Eisenplatten, hinreichend versehen. Die Haut, die wir auf diese Weise an jeder Seite erhielten, war 13 Fuss lang, 30 Zoll breit und 2 Zoll dick; darüber wurden Eisenplatten genagelt.

Am Vormittag des nächsten Tages, am 10. Juni, hatte der Sturm ganz aufgehört und es wehte nur noch eine leichte Brise aus SO. Die Luft war nebelig, doch kam die Sonne mehrere Male durch und ich hatte Gelegenheit, die Position des Schiffes zu bestimmen. Ich fand Mittags die Breite 75° 0′,3 N. und nach dem Chronometer die Länge 13° 4′,5 W., eine Position, die nahezu mit unserer Gissung [1]) übereinstimmte.

Nachmittags bestimmte ich mit Hülfe des Azimuthkompasses auf dem Eise die Missweisung zu 42° 31′ W. und fand die örtliche Ablenkung des Steuerkompasses für den Kurs NOzN6°O. Letzteres war um einige Grade mehr, als ich in Bergen gefunden hatte, was mich indess keineswegs überraschte, indem die magnetische Intensität hier bei weitem grösser sein musste. Im Laufe des nächsten Vormittags gelang es mir noch, da das Eis sich etwas gedreht hatte, die örtliche Ablenkung für den Kurs SOzO. zu bestimmen. Ich fand dafür 4° O. und berechnete mir nun unter Zugrundelegung der Hypothese, dass alle ablenkenden Kräfte sich zu einer einzigen resultirenden vereinigen liessen, eine Tafel für jeden Strich des Kompasses, die, so fehlerhaft sie auch sein mochte, da ich nur zwei Beobachtungen hatte, doch jedenfalls für diese Gegend genauer sein musste als die in Bergen beobachtete.

Bezeichnet man nämlich den Winkel, den der Strich des Kompasses von der ersten Beobachtung mit demjenigen Striche macht, für welchen die Ablenkung 0° sein müsste, mit y und das Maximum der Ablenkung in Graden ausgedrückt mit x, so ergeben die beiden Beobachtungen offenbar die Gleichungen:

$$x \sin y = 6$$
$$x \sin (y + 90°) = 4$$

Daraus folgt $\tan y = \frac{3}{2}$, also $y = 56° 19′ = 5$ Strich,
ferner $x = 7°,21 = 7° 12′$.

Für NNW.Kurs war also die Ablenkung 0°, ein Resultat, welches mit den Beobachtungen in Bergen ziemlich gut übereinstimmte. Da ich für westliche Kurse im Allgemeinen eine etwas geringere Ablenkung gefunden hatte, so nahm ich auch hier als Maximum 6½° an und berechnete danach meine Tafel. Nachherige Beobachtungen haben gezeigt, dass die so berechnete Tafel nirgends mehr als um einen ganzen Grad fehlerhaft war.

In den nächsten Tagen war das Wetter nebelig bei leichter veränderlicher Brise und Windstille. Wir waren überall vollständig vom Eise eingeschlossen und vom Maste aus war nicht ein einziger Streifen Wassers zu sehen.

Der 11. Juni war bemerkenswerth durch die reiche Jagdbeute, die wir an dem Tage machten. Um 6 Uhr Morgens bemerkte die Wache einen Eisbären, der sich dem Schiffe schon bis auf 20 Schritt genähert hatte, auf einem Schneehügel stand und neugierig nach uns ausschaute. Herr Hildebrandt holte sofort eins der Zündnadelgewehre, schoss aber so eilig, dass das Thier nur leicht verwundet wurde. Der Bär, den ein solcher Gruss wohl verdriessen mochte, brüllte ärgerlich, hielt es aber doch für gerathener, sich zur Flucht zu wenden; die vielen Zündnadelgewehre, die unterdessen sichtbar geworden waren, mochten ihm wohl einen gelinden Schrecken einflössen. Die ganze Mannschaft hatte nun nichts Eiligeres zu thun, als tumultuarisch hinter dem Bären her zu stürzen; er wäre ihnen indess doch wohl entkommen, wenn ihn nicht der Blutverlust so entkräftet hätte, dass er gezwungen war, sich auf einen Augenblick niederzusetzen, wo er dann durch eine wohl gezielte Kugel ins Jenseit befördert wurde. Triumphirend wurde der Körper von den Leuten über die Eisschollen zum Schiffe geschleppt und das Fell abgezogen.

Sie waren noch mit dem Reinigen des Felles beschäftigt, als sich ein zweiter Eisbär, ein prächtiges, grosses Thier, blicken liess. Wir hielten uns ganz still hinter der Verschanzung mit geladenen Gewehren verborgen und liessen den Bären, der wahrscheinlich durch den Geruch des frischen Fleisches herangelockt war, bis dicht an das Schiff kommen. Es sah komisch aus, mit welcher Bedächtigkeit und Vorsicht er sich über die Eisschollen und mächtigen Höcker wegbewegte, dabei alle Augenblicke still stand, sich das Schiff ansah und sich dann vor lauter Wohlbehagen auf dem Rücken wälzte. Er überlegte lange genug, ob er sich dem Schiffe nähern oder wieder umkehren sollte; der Geruch des frischen Fleisches mochte ihm aber doch wohl gar zu angenehm sein und er steuerte zuletzt direkt auf den Leichnam des bereits erlegten Bären zu, der etwa 20 Schritt vom Schiffe entfernt auf dem Eise lag. Diesen Zeitpunkt hatten wir abgewartet und Herr Hildebrandt streckte ihn mit einer einzigen Kugel sofort nieder.

[1]) Ich muss hier auf einen Irrthum aufmerksam machen, der vielfach verbreitet ist und der auch in alten Schifffahrts- und Loggebüchern häufig vorkommt. Man sagt dort oft „gegisste Länge und Breite" und meint damit die aus der Loggerechnung sich ergebende Position. Diess ist aber offenbar falsch, da gissen nichts Anderes heisst als muthmassen, die Loggerechnung aber auf einer wirklichen Messung beruht, die zwar fehlerhaft, doch immerhin noch eine wirkliche Messung ist. Nur wenn man nicht geloggt hat oder nicht loggen konnte, wie wir im Eise, und die zurückgelegten Meilen nur schätzt, kann man von einer gegissten Länge und Breite reden.

Noch drei andere Bären liessen sich im Laufe des Tages blicken und keiner konnte unseren Zündnadelgewehren entrinnen. An einen eigentlichen Kampf war dabei gar nicht zu denken, sie kamen in unsere Nähe und wurden einfach niedergeschossen. Überhaupt haben wir nicht bemerkt, dass der Bär ein besonders muthiges Thier ist; wird er durch einen Schuss verwundet und er kann entrinnen, so zieht er die Flucht jedenfalls einer Vertheidigung vor und kehrt sich nicht gegen seinen Angreifer, auch wird er wohl nicht leicht auf einen Menschen losgehen, wenn er nicht etwa durch Hunger getrieben wird. Dann mag der Bär allerdings durch seine enorme Stärke ein gefährliches Thier sein. Barents und seine Leute, die im Jahre 1596 gezwungen wurden, an der Nordostseite von Nowaja Semlä zu überwintern, wurden, während sie ihr Haus zimmerten, sehr oft durch Bären beunruhigt, die sich in grossen Schaaren blicken liessen. Durch Hunger getrieben waren sie wild geworden, doch konnten die Leute in den meisten Fällen sich ihrer erwehren und sie entweder tödten oder verscheuchen. Sobald indess der letzte Strahl der Sonne verschwand und die lange Polarnacht anbrach, waren auch die Bären verschwunden und zeigten sich vor dem Anbruch des Tages im Frühjahr nicht wieder, woraus hervorzugehen scheint, dass auch der Polarbär seinen Winterschlaf hält.

So plump und täppisch auch der Bär aussieht und so langsam und bedächtig er auch gewöhnlich auf dem Eise einherschreitet, so soll er doch eine ausserordentliche Behendigkeit und Geschicklichkeit entwickeln, wenn er auf Beute ausgeht oder wenn er seinen Verfolgern entrinnen will, und seine Kraft ist jedenfalls ausserordentlich. Auf dem Grönländischen Eise trifft man ihn überall an und es bringen die Walfischfahrer meist immer einige Felle von jeder Reise mit zurück. Seine Hauptnahrung besteht wohl aus Seehunden, doch nimmt er auch mit allen anderen thierischen Substanzen vorlieb, deren er habhaft werden kann.

Sein Fleisch und hauptsächlich die Hinterkeulen sind, wenn sie sorgfältig vom Fett gereinigt werden, ausserordentlich saftig und schmackhaft und jedenfalls ganz gesund. Wir liessen uns die Schinken vortrefflich schmecken und befanden uns wohl dabei.

Am 11. und 12. Juni war nebeliges Wetter bei sehr flauer nördlicher Brise. Erst gegen Mittag des letzten Tages hellte sich das Wetter auf, der Himmel wurde klar und wir erhielten die erste gute Fernsicht. So weit das Auge vom Maste aus reichen konnte, war auch nicht ein einziger Streifen Wassers zu entdecken, das Eis lag dicht zusammengepackt um uns her und wir trieben mit demselben unwiderstehlich nach Süden.

Zum ersten Male sahen wir auch den sogenannten Eisblink sehr deutlich. Derselbe besteht aus einem leuchtenden weissen Streifen am Himmel, welcher am Horizont über dem Eise erscheint. Besonders deutlich zeigt sich derselbe, wenn der Himmel wolkenleer ist, aber ein sehr leichter, durchsichtiger Nebel über dem Horizonte liegt, also bei etwas heiiger Luft. Bei ganz reinem, völlig klarem Himmel habe ich den Eisblink niemals bemerkt. Die Ursache dieses Blinkes ist leicht einzusehen: die Lichtstrahlen, die auf die schneeige Oberfläche des Eises fallen, werden in die darüber liegende Luft reflektirt und der leichte Nebel wird dadurch leuchtend. Da das Wasser die weissen Lichtstrahlen verschluckt, so muss dagegen der Himmel über dem Wasser verhältnissmässig dunkel erscheinen. Auf diese Weise kann man, wenn der Eisblink unter den günstigsten Umständen erscheint, am Himmel eine vollständige Karte des Eises erblicken, wie es auf 20 bis 30 Seemeilen in der Runde sich darstellt, und jeden Wasserstreifen zwischen dem Eise erkennen.

Der Eisblink zeigte sich uns besonders im Westen hell und weiss, was auf ungeheuere, dicht zusammengepresste Felder und Flarden schliessen liess. Im Osten und Südosten war Wasserhimmel, und zwar so dunkel, dass er nur vom gänzlich offenen Meere herrühren konnte. Aussicht auf baldige Befreiung war noch nicht vorhanden.

In den nächsten Tagen war das Wetter stürmisch aus Norden, meist mit heftigem Schneegestöber. Wir wurden einige Male stark vom Eise gedrückt und das Schiff bisweilen etwas gehoben und auf die Seite gelegt; indess hatten wir im Ganzen Nichts auszuhalten und lagen so sicher wie im besten Hafen. Die Temperatur der Luft war in diesen Tagen 0° bis —1° R. und die des Wassers —1° R.

Am 15. liess sich die Sonne einige Male blicken und es gelang mir, mittelst 2 Höhen und der Zwischenzeit (Aussenmittagsbreite) die Position des Schiffes zu bestimmen. Ich fand 74° 6′,8 N. und 15° 13′,5 W. Demnach waren wir in 5 Tagen 63,6 Seemeilen SWzS., d. h. im Etmal 12,7 Seemeilen, getrieben, und zwar mit dem ganzen Eise um uns her, welches sich im Ganzen wohl etwas gedreht, aber seine relative Lage gegen einander durchaus nicht geändert hatte. Ein ähnliches Resultat ergab sich in den nächsten Tagen, wie auch überhaupt während der ganzen Zeit, wo wir im und am Eise an dieser Küste kreuzten, und zwar bei den verschiedensten Winden, so dass jedenfalls ein Strom von 10 bis 12 Seemeilen im Etmal in südwestlicher Richtung anzunehmen ist.

Gegen Abend lief der Wind nordwestlich und die Luft hellte sich mehr und mehr auf, so dass wir gegen Mitternacht und am folgenden Tage prächtigen Sonnenschein hatten.

Mit Nordwest- und Westwinden hat man überhaupt an dieser Küste meistens das schönste Wetter, die Luft ist rein und klar, der Himmel meist wolkenleer, und man kann Land und überhaupt alle hohen Gegenstände auf grosse Entfernungen hin erkennen. Der Wind nahm allmählich bis zur Windstille ab und das Eis um uns her fing an, sich ein wenig zu lösen. Im Osten konnten wir vom Maste aus einen Streifen offenen Wassers erkennen, in welchem sich zwei Walfischfahrer befanden, was uns ausserordentliche Freude verursachte, da wir nun auf baldige Erlösung aus unserer Gefangenschaft hofften.

Nachts sahen wir vom Maste aus zum ersten Male die Grönländische Küste vom Kap Broer Ruys bis zu den Pendulum-Inseln ganz deutlich. Unsere Entfernung von den letzteren Inseln betrug nach unserer Position 16 Deutsche Meilen, eine sehr geringe, wenn wir sie im offenen Wasser hätten segeln können, aber eine sehr grosse, wenn man das Schiff so weit durch das schwere Polareis hindurch arbeiten soll. Für uns war vorläufig nicht daran zu denken, uns auch nur irgendwie dem Lande zu nähern, und unser einziges Streben war auch vorerst nur darauf gerichtet, so bald wie möglich offenes Wasser zu erreichen, um nicht ganz nach Süden vertrieben zu werden.

Das Eis löste sich bei der herrschenden Windstille etwas mehr, und wir beschlossen, einen Versuch zu machen, um uns mittelst Warpens nach dem freien Wasser hindurch zu arbeiten. Es stand ein klein wenig Dünung im Wasser, die ungeheueren Eisblöcke von 20 und mehr Fuss Stärke waren in Bewegung und stiessen manchmal heftig zusammen, so dass ein Durchzwängen durch diese Massen nicht ganz ohne Gefahr war. Doch das freie Wasser war zu verführerisch, als dass wir irgend eine Gefahr besonders achten sollten. Wir arbeiteten den 17. Juni von 4 Uhr Morgens angestrengt, kamen aber sehr wenig weiter, da wir mit unserem kleinen Schiffe nicht Druck genug anwenden konnten, um die grossen Massen Eis aus einander zu schieben.

Die Leute arbeiteten willig und mit grosser Anstrengung, doch mit wenig Erfolg und wir waren bis Mittag kaum eine halbe Seemeile vorgerückt. Das freie Wasser kam indess bis auf 2 Seemeilen an uns heran und feuerte uns zu neuen Anstrengungen an. Eine leichte Brise war aus Südwest aufgesprungen und wir setzten in Folge dessen alle möglichen Segel, um etwas mehr Druck hervorbringen zu können; leider half es wenig, nur zollweise rückten wir vor. Der Wind frischte während der Nacht etwas mehr auf und das Eis fing in Folge dessen an, sich wieder mehr und mehr zusammenzusetzen, so dass wir gegen 2 Uhr Morgens nothgedrungen gezwungen waren, alle weiteren Versuche aufzugeben, und das Schiff an eine grosse Flarde befestigten. Die Leute waren vollständig erschöpft, die Besanschote [1]) wurde daher angeholt und die Wache in die Koje geschickt.

Der Wind lief allmählich nach Südost und Ost, und schon um 4 Uhr Nachmittags war jeder Wasserstreifen gänzlich wieder verschwunden. Die Schiffe waren nicht mehr zu sehen, sie hatten sich, sobald das Eis sich zusammenzusetzen begann, nach Südost zurückgezogen. So ärgerlich dieser Umstand auch war, 24 Stunden vergeblich gearbeitet zu haben (wir waren nur etwa 1½ Seemeilen vorwärts gekommen), so half es doch Nichts, wir mussten uns in Geduld fügen und eine günstigere Gelegenheit abwarten.

Am 19. Juni hatten wir wieder stürmisches Wetter mit heftigem Schneegestöber; der Wind war allmählich nach Nordost gelaufen und das Eis schob und presste sich überall zusammen, so dass das Schiff viel vom Drucke zu leiden hatte. Wir mussten beständig auf unserer Hut sein, um durch Abfieren und Anholen der Taue, mit denen wir das Schiff am Eise befestigt hatten, den schlimmsten Stössen auszuweichen. Nachts lief der Wind wieder nördlich und später nordwestlich, die Schneeböen wurden seltener, Vormittags den 20. Juni klärte sich der Himmel gänzlich auf und schönes Wetter folgte. Mit dem Nordwestwinde löste sich nun das Eis beträchtlich und die Hoffnung auf baldige Befreiung wurde wieder stark lebendig.

Ich hatte Mittags sehr gute Beobachtungen und es ergab sich danach unsere Position zu 73° 20′,1 N. und 16° 12′ W. Demnach waren wir während der letzten 10 Tage S. 27° 2′ W. 112,6 Seemeilen getrieben, also durchschnittlich im Etmal 11 Seemeilen. Nachmittags bestimmte ich die Missweisung des Kompasses zu 44° 9′ W. und die östliche Ablenkung für den Kurs SWzWz4°W., welches letztere nahezu mit der entworfenen Tafel übereinstimmte.

Das Wetter war wunderschön und Abends war totale Windstille bei wolkenleerem Himmel. Unsere astronomischen Beobachtungen und Rechnungen hatten wir beendigt und wollten nach dem Abendessen unsere Anstrengungen, offenes Wasser zu erhalten, erneuern. Ein Schiff zeigte sich ostwärts etwa 4 Seemeilen entfernt, augenscheinlich im offenen Meere, und es kam gegen 8 Uhr ein Boot vom selben Schiffe zu uns, dessen Kapitän sich nach unserem Befinden erkundigen liess. Er glaubte, wir bedürften seines Beistandes, da er sich, von unserer Expedition Nichts

[1]) „Hol' die Besanschote an", ein Ruf, für den der Matrose ein äusserst feines Ohr hat und der ihn von jeder Arbeit sofort aufhören lässt. Vom Wacht-habenden Offizier im Tone des Commando's gesprochen heisst dasselbe: ein gewisses Tau im Hintertheile des Schiffes anziehen, vom Steward ausgesprochen hat es indess die Bedeutung: „Ihr sollt einen Schnaps bekommen".

wissend, nicht erklären konnte, wie ein so kleines Schiff so weit in das schwere Polareis hineinkomme.

Das Schiff war die „Diana" von Hull und es wollte dasselbe in wenigen Tagen die Rückreise nach England antreten. Diess kam mir sehr gelegen, da ich so im Stande war, Nachrichten vom Laufe der Expedition nach Deutschland gelangen zu lassen. Ich schrieb meine Briefe und die Leute von der Diana verliessen uns dann gegen 9 Uhr, um nach ihrem Schiffe zurückzukehren, welches mittlerweile näher herangekommen war und sich unter Dampf nach einer offenen Stelle, die sich im Westen zu bilden anfing, hinarbeitete. Wir gingen gleichfalls an die Arbeit, warpten aber nach Osten, da wir jedenfalls erst das offene Meer erreichen mussten, um unsere verlorene Position einige Grade weiter nordwärts wieder zu gewinnen.

Gegen 2 Uhr Morgens gelang es uns auch, zu einer Stelle zu kommen, wo die Eisschollen wenigstens so lose lagen, dass wir bugsiren konnten. Wir hatten zwar alle nur möglichen Segel beigesetzt, um jeden Luftzug mit benutzen zu können, indess war bis zum anderen Mittag auch nicht der leiseste Hauch zu verspüren und der Himmel völlig wolkenleer.

Vormittags kamen wir bis dicht an den Seestrom und sahen hinter demselben, etwa 1½ Seemeilen entfernt, das freie, offene Meer, — ein äusserst erfrischender Anblick für uns, die wir seit 10 Tagen beinahe Nichts wie die starren, unbeweglichen Eisblöcke um uns her gesehen hatten. Wir bugsirten bis Mittag längs des Seestromes in nordöstlicher Richtung und ankerten dann an einer grossen Scholle, da weiter nach Norden sich wieder Alles dicht zeigte und hier der Seestrom am losesten zu sein schien. Ich nahm eine Meridianhöhe über dem künstlichen Horizonte, welche die Breite 73° 11′,3 ergab. Nachmittags flaue nordöstliche Brise bei nebeliger Luft, wir kreuzten nach dem Seestrome zu und warpten Abends nach einer grossen Scholle, wo wir ankerten, bis uns eine Lösung des Eises einen Durchgang öffnen würde. Ein Paar Eisbären spazierten dicht am Meere auf dem Eise herum, sie waren jedoch zu weit entfernt, als dass wir Jagd auf dieselben machen konnten.

Es stand etwas Dünung von der See herein, wodurch die Eisschollen heftig gegen einander gestossen wurden; da es indess Windstille war, so bildeten sich eben dadurch schöne Öffnungen und wir konnten gegen 4 Uhr Morgens den Versuch machen, uns hindurch zu arbeiten, was uns auch nach 6 Stunden harter Arbeit gelang. Es wehte draussen eine leichte Brise aus Norden, wir setzten Segel und entfernten uns beim Winde steuernd rasch vom Eise.

Unsere Position war Mittags 73° 3′,5 N. und 16° 9′ W.

5. Am Eise entlang zurück nach Norden bis 75½ Grad. Zusammentreffen mit den Walfischfahrern. Fahrt nach Spitzbergen. Farbe des Meeres. Versuche, Gillis-Land von Süden zu erreichen. Landung an der Westküste von Spitzbergen.

Bis so weit war uns das Glück in Bezug auf die Erreichung der Küste nicht günstig gewesen. Der erste Angriff war vollständig zurückgeschlagen und wir hatten uns in den letzten 14 Tagen nicht allein unserem Ziele nicht genähert, sondern auch sogar wieder etwas mehr davon entfernt. Mehrere Tage hatten wir noch zu arbeiten, und zwar gegen die Polar-Strömung, um nur unsere anfängliche Position auf 75 Grad wieder zu gewinnen, und ob wir dann das Eis hinreichend lose treffen würden, war eine Frage, die lediglich von den Winden und der Witterung abhing.

Auf niedrigeren Breiten schon wieder in das Eis einzudringen, wäre nutzlos gewesen, da uns die Strömung immer wieder zu weit nach Süden geworfen haben würde. Vorläufig war auch daran nicht zu denken, da die vorherrschend starken östlichen Winde das Eis in den letzten Wochen so dicht und massenhaft an die Küste gedrängt hatten, dass nirgends eine offene Stelle vorhanden war.

Diese Sachlage machte uns aber nicht muthlos und als nutzlos war die bereits aufgewendete Zeit nicht zu betrachten; denn wir hatten gute und werthvolle Erfahrungen für die Eisschifffahrt gesammelt, das Schiff hatte sich als ein in jeder Beziehung brauchbares und starkes bewährt, die Mannschaft hatte sich als eine durchaus tüchtige und verlässliche erprobt, sie war willig und thätig und für das Unternehmen interessirt. Zudem hatten wir die feste Überzeugung gewonnen, dass, wenn überhaupt eine Möglichkeit vorhanden war, in diesem Jahre die Pendulum-Inseln zu erreichen und weiter nordwärts vorzudringen, wir jedenfalls eben so gut hinkommen würden wie irgend ein anderes Schiff.

In den nächsten Tagen steuerten wir längs der Kante des schweren Eises, welches sich mit vielen Buchten und Ausläufern im Allgemeinen nach NNO. erstreckte. Der Wind war leicht und veränderlich zwischen Süd, Ost und Nord, der Himmel meist bedeckt und trübe, mit Schnee-

schauern und häufigem Nebel. Das Eis im Westen hatten wir meistens in Sicht oder konnten wenigstens, wenn uns der Nebel die Aussicht verhinderte, die Brandung des Meeres an demselben hören.

Am 24. Abends nach einem nebeligen Tage klärte sich der Himmel etwas auf und wir sahen das Eis, welches sehr dicht lag, im Norden vor uns. Wir waren in eine Eisbucht gerathen, deren östlichste Begrenzung vier Seemeilen entfernt war. Der Wind war Ost und es wehte eine leichte Brise, während wir um die östliche Spitze herum zu kommen suchten. Einige Meilen südostwärts von uns lagen drei Schiffe beigedreht, darunter der „Bienenkorb", in 74° 8′ N. Br. und 13° 56′ W. L., so mit Abspecken seines Fanges beschäftigt, dass er keine Zeit hatte, eine Signalunterhaltung mit uns zu führen.

Um Mitternacht passirten wir die östlichste Spitze der Eisbucht und sahen nun einige Meilen nordwestwärts ein anderes Schiff, nach welchem wir hinsteuerten. Um 2 Uhr preieten [1]) wir dasselbe; es war der „Alexander" von Dundee, und ich schickte Herrn Hildebrandt mit dem Boote hin, um Erkundigungen über die Eisverhältnisse weiter nordwärts einzuziehen. Der „Alexander" war bis zum 80. Grade hinauf gewesen, hatte das Eis aber überall ausserordentlich dicht zusammengepackt angetroffen. Nach der Aussage des Kapitäns erstreckte sich die Eisgrenze von unserer Position im Allgemeinen nach NO., so dass unter dem 79. Breitenparallel das Eis schon auf 5° Ö. L. angetroffen war. Unsere Position sei ungefähr die westlichste, die wir bekommen könnten; auch er hätte Shannon an demselben Tage gepeilt, an dem wir die Küste gesehen hatten. Noch niemals hätte er das Eis so dicht und so westlich angetroffen und er zweifele sehr, dass es uns in diesem Jahre gelingen würde, durchzukommen. Er rathe uns, auf dieser Breite zu bleiben und westlichen Wind abzuwarten, das sei die einzige Aussicht, die wir hätten, unser Ziel zu erreichen.

Da mich der Kapitän zum Mittagessen eingeladen hatte, so blieben wir den Morgen über zusammen, um dieser Einladung Folge zu leisten. Der Wind, der nach NO. gelaufen war, verstärkte sich indess im Laufe des Vormittags so sehr, dass ich wegen der hohen See von meinem Besuche des „Alexander" abstehen musste. Dieses Schiff wendete sich südwärts und wir arbeiteten nordwärts weiter am Eise entlang.

Nachmittags wurden wir genöthigt, zwei Reffe in das Grosssegel zu stecken, die See fing an, hoch zu gehen, und es wurde trübe von Regen und Nebel. Gegen 11 Uhr Abends trafen wir auch über Steuerbords-Bug auf eine Reihe von Eisschollen, die ziemlich dicht zusammengepackt lagen und sich weiter nach Norden zu erstrecken schienen. Der Seegang war indess zu stark, als dass dieses Eis im Norden mit dem festen Eise im Westen zusammenhängen konnte; wir halsten [1]) deshalb nordwärts, drehten aber einige Meilen vom Eise bei, indem wir die Stagfock back [2]) holten, da es vollständig nutzlos und wegen des dichten Nebels und des hohen Seeganges auch einigermaassen gefährlich war, weiter zu segeln. Wir hätten leicht in eine fatale Eisbucht hinein gerathen können.

Am 26. Morgens verzog sich der Nebel ein wenig, der Wind war wieder östlich gelaufen und hatte bis zu einer leichten Brise abgenommen. Da kein Eis in Sicht war, so setzten wir Segel und steuerten NNW. (rechtweisend), um uns dem Eise wieder zu nähern. Gegen Mittag abermals dichter Nebel, so dass wir bisweilen kaum eine Schiffslänge weit sehen konnten; das Wetter war indess gut, der Wind leicht und der Himmel im Zenith rein und klar. Wir lagen meistens beigedreht, da wir uns ganz in der Nähe des Eises befinden mussten, von welchem wir deutlich die Brandung hören konnten.

In den nächsten Tagen arbeiteten wir uns bei leichten veränderlichen Winden und beinahe fortwährendem Nebel nordwärts längs der Kante des Eises. An welcher Stelle wir dasselbe auch immer sahen, es zeigte sich überall dicht und undurchdringlich, wie auch in der That nicht anders zu erwarten war, da der Wind zu unserem grossen Ärger und Verdruss im östlichen Viertel wie festgenagelt stand.

Das nebelige und nasse Wetter bei einer Temperatur, die beinahe fortwährend unter 0 war, das viele Umherkreuzen am Eise und die schlechten Aussichten auf Erfolge brachten eine melancholische und trübe Stimmung unter Offizieren und Mannschaft hervor. Schweigend und ernst wurde der gewöhnliche Wachtdienst verrichtet und träge und langsam schleppten sich die Tage hin. Der Zustand fing allmählich an, unerträglich zu werden, und es musste nothwendiger Weise irgend Etwas geschehen, was unserem Geiste wenigstens wieder etwas mehr Frische und Elasticität geben konnte. Doch was war zu thun? Am Eise entlang bis 80 Grad hinauf zu arbeiten, in alle Buchten hinein zu schnüffeln und uns das Eis ganz gemüthlich zu besehen, das erschien mir zwecklos und konnte der Wissenschaft wenig oder gar nicht nützen; an Einer

[1]) Preien, ein Schiff auf See anrufen, um sich nach Namen, Bestimmungsort &c. zu erkundigen.

[1]) Halsen. Wenn ein Schiff doppelt gereffte Segel führen muss und wenn eine hohe See steht, so kann man das Schiff nicht mehr durch den Wind wenden, sondern muss vor dem Winde herum über den anderen Bug; dieses letztere Manöver nennt man Halsen.

[2]) Ein Segel back holen heisst dasselbe so stellen, dass der Wind von vorne in dasselbe fällt.

Stelle aber Wochen lang herum zu kreuzen und doch nicht in das Eis hinein kommen zu können, wollte mir noch weniger in den Sinn und wäre rein zum Tollwerden gewesen. Es blieb uns also Nichts weiter übrig, als die Grönländische Küste vorläufig ganz aufzugeben, nach Spitzbergen überzusegeln und einen Versuch auf Gillis-Land zu machen. Zwar setzte ich keine grosse Hoffnung auf ein Gelingen, da wir nur drei bis vier Wochen auf diesen Versuch verwenden durften; indess konnte doch immerhin, da wir in unbekanntere Gegenden kamen, vielleicht manche werthvolle Entdeckung gemacht und auf jeden Fall die Zeit zweckmässiger verwerthet werden als hier durch langes Umherkreuzen.

Ehe wir übrigens das Eis verliessen, mussten wir uns nothwendiger Weise etwas Frischwasser zu verschaffen suchen, indem das wenige, welches wir noch in den Fässern hatten, schlecht und abschmeckend geworden war. Bis so weit hatten wir auf dem Eise noch keine Wassertümpfel, wie sie sich im Sommer überall bilden, bemerkt und uns während unserer Gefangenschaft immer Schnee geschmolzen. Da uns indess der Schnee zu viel Platz am Bord einnahm, so blieb uns nichts Anderes übrig, als bei nächster Gelegenheit uns einige Boote voll Eisstücke zu holen. Diess beschlossen wir auch zu thun, sobald es uns das Wetter nur irgend erlauben würde.

Am 28. Juni Vormittags war beinahe totale Windstille, so dass wir wenig Steuer im Schiffe hatten und von der Dünung nach Westen geworfen wurden. Ein sehr dichter Nebel verhinderte jede Fernsicht und in Folge dessen trieben wir in ein grosses Feld Brockeneis, welches wir zu spät bemerkt hatten, um demselben auszuweichen. Die ersten Versuche, uns zu befreien, misslangen und wir staken bald vollständig in dem dicken Brei fest. Von den Stücken Eis um uns her liess ich einige heraufholen, um zu untersuchen, ob sie uns gutes Trinkwasser liefern könnten. Das Eis zeigte sich ganz krystallrein, ein sicheres Zeichen, dass keine Salztheile darin enthalten waren, und wir konnten nun mit leichter Mühe unseren Wasservorrath ergänzen, indem wir nur die besten Stücke heraufzuholen und Boot und sonstige Behälter mit den reinsten unter ihnen zu füllen brauchten.

Mittlerweile mussten wir auch daran denken, wie wir uns aus dem fatalen Brockeneise wieder befreien könnten. Bugsiren wollte nicht gehen, da das Boot für sich allein kaum durch den dicken Brei hindurchzubringen war, die Segel konnten wir in Ermangelung jeglichen Windes auch nicht gebrauchen; es blieb uns also nichts Anderes übrig, als zu warpen, was allerdings beschwerlich genug war, da sich kein grosser Eisblock im offenen Wasser befand und wir daher gezwungen waren, den Warpanker auf den Meeresgrund fallen zu lassen. Letzteres war glücklicher Weise möglich, indem wir an demselben Morgen beim Lothen mit 140 Faden Grund gefunden hatten. Zwei Umstände kamen uns dabei vortrefflich zu Statten, die uns die Arbeit wesentlich erleichterten, ja überhaupt möglich machten, nämlich einmal, dass wir ein so kleines Schiff hatten und mit Lothleinen und kleinen Ankern warpen konnten, und zweitens, dass die Dünung das Eis mehr und mehr nach Westen warf, wir also schon dem offenen Wasser näher kamen, wenn wir überhaupt das Schiff nur an einer Stelle festhalten konnten. Nach einigen Stunden Arbeit gelang es uns auch gegen Mittag, wieder offenes Wasser zu erreichen.

Der Nebel verzog sich ein wenig und wir bemerkten, dass wir ganz in das Innere einer Eisbucht hinein gerathen waren; im Norden, Süden und Westen starrte uns überall das Eis entgegen, welches dicht zusammengepackt lag und eine einzige Masse zu bilden schien. Im Osten und Südosten war das offene Meer und nach dieser Richtung mussten wir vorerst hinarbeiten, um aus der fatalen Bucht wieder herauszukommen, die uns gefährlich werden konnte, wenn ein Sturm aus Osten losbrach.

Das Schlimmste, was einem Schiffe im arktischen Meere passiren kann, ist nämlich das, an der Grenze des Packeises von einem schweren Sturm überrascht zu werden, der gerade senkrecht auf die Richtung der Kante des Eises bläst. In der Seemannssprache ausgedrückt befindet man sich dann unter einem Leger-Wall [1]), die gefährlichste Position, in die ein Schiff auf See bei Sturm überhaupt gerathen kann. Ist der Leger-Wall eine felsige Küste, an der sich keine geschützte Bucht befindet, und der Sturm ist so heftig, dass man nicht mehr im Stande ist, Segel zu führen, so ist man unrettbar verloren und das Schiff scheitert. Am Packeise bleibt noch die einzige Möglichkeit einer Rettung die, vor dem Winde in das Eis hinein zu rennen und sich so tief einzubohren, dass man einigermaassen vor der Brandung und den aufgeregten Wogen des Meeres geschützt ist. Gelingt diess und das Schiff hält die furchtbaren Erschütterungen aus, so ist dasselbe gerettet; liegt das Eis aber so dicht, dass es unmöglich wird, sich einzubohren, und das Schiff kommt mit der Breitseite gegen das Eis zu liegen, so ist es unrettbar verloren und auch das stärkste Schiff kann im Augenblick in Stücke zerschlagen werden. Kapitän Beechey war auf den Schiffen „Trent" und „Dorothea" [2]) einmal in einer solchen Lage. Es gelang zwar, durch Hineinrennen in das Eis die Schiffe

[1]) Leger-Wall, jede Küste, Sandbank, Klippe oder überhaupt jede feste Barrière, die vom Schiffe aus direkt unter dem Winde liegt.

[2]) Beechey, Voyage of discovery towards the North Pole, pp. 119—124.

vor gänzlicher Zerstörung zu bewahren, dieselben wurden indess so sehr beschädigt, dass sie nur mit Mühe und Noth Spitzbergen erreichen konnten, wo sie nothdürftig ausgebessert wurden; aber an weitere Forschungen war mit den nunmehr gebrechlichen Schiffen nicht mehr zu denken und man musste nach England zurückkehren.

Unsere Position war Mittags nach der wegen Strömung verbesserten Loggerechnung 75° 28′ N. Br. und 12° 50′ W. L. Wir fuhren fort, in südöstlicher Richtung aus der Eisbucht heraus zu kreuzen. Der Wind war südlich und sehr leicht und ein dichter Nebel hatte bald wieder alles Eis unseren Blicken entzogen. Erst gegen 10 Uhr Abends verzog sich der letztere ein wenig und es fiel ein feiner Regen. Zu gleicher Zeit sahen wir ein Schiff einige Meilen von uns in südlicher Richtung, welches sich beim Näherkommen als die „Hannover" erwies. Froh, einmal einen Landsmann zu treffen, legten wir die „Grönland" bei und ich fuhr an Bord der „Hannover".

Kapitän Lübbers, der Commandeur derselben, sprach sich ganz übereinstimmend mit den Engländern dahin aus, dass das Eis noch nie so dicht und massenhaft angetroffen wäre wie gerade in diesem Jahre. Die anhaltenden Ostwinde im Monat Juni hätten die Ostküste von Grönland so vollständig blokirt, dass vorläufig nicht einmal an ein Eindringen in das Eis, geschweige denn an eine Erreichung der Küste gedacht werden könnte; die Westküste von Spitzbergen sei indess vollständig frei von Eis. Er hatte noch keinen einzigen Walfisch bekommen, wollte jetzt etwas südlicher, um nach offenen Stellen zu suchen, Mitte August aber nach der Weser zurückkehren. Ich bat ihn deshalb, Briefe mitzunehmen, und ging an Bord, um zu schreiben. Wir kamen in der Nacht wegen des nebeligen Wetters aus einander, näherten uns indess am folgenden Morgen wieder; eine frische Brise machte sich aber leider auf und die See fing an, hoch zu gehen, so dass wir nicht gut mit dem Boote nach der „Hannover" hinkommen konnten, die Briefe daher zurückbleiben mussten.

Wir beschlossen jetzt, unseren Plan, nach Spitzbergen überzusegeln, auszuführen. Das Wetter war stürmisch und die See ging hoch, da indess der Wind gut war, nämlich SSO., so setzten wir so viel Segel, wie der Mast nur irgend tragen wollte, und hielten unseren Kurs auf das Südkap von Spitzbergen. Unsere Position war Mittags den 29. Juni nach astronomischen Beobachtungen 75° 10′ N. Br. und 11° 47′ W. L., die Missweisung des Kompasses 39° 32′ W. Der Wind blieb günstig und stark genug, wir machten in den nächsten Tagen einen erfreulichen Fortgang und befanden uns zu unserer grossen Freude bald wieder in einem gänzlich offenen und freien Meere. Das Wasser nahm wieder die eigenthümliche dunkelblaue Farbe an, welche immer ein Zeichen von grossen Tiefen, aber nirgends schöner ist als in den Gewässern des mächtigen Golfstromes.

Über die Farbe des Seewassers, vorzüglich über die des Grönländischen Meeres, giebt Scoresby in seinem berühmten Werke „Account of the Arctic Regions" [1]) eine so vortreffliche Erklärung und Beschreibung, die ausserdem so sehr mit meinen eigenen Beobachtungen übereinstimmt, dass ich nicht umhin kann, die bezüglichen Stellen hier in der Übersetzung wiederzugeben:

„Das Seewasser ist im Allgemeinen so durchsichtig und farblos wie das reinste Quellwasser, und nur wenn in tieferen Meeren gesehen, erscheint eine bestimmte und unveränderliche Farbe. Diese Farbe ist gewöhnlich ultramarinblau, nur wenig dunkeler wie die Farbe der Atmosphäre, wenn dieselbe frei von Wolken oder Höhenrauch ist. Die Ursache derselben liegt augenscheinlich darin, dass alle Lichtstrahlen, ausgenommen die blauen, vom Wasser absorbirt werden, ehe sie den Boden erreichen und von demselben reflektirt werden können. Aber wo die Tiefe nicht so beträchtlich ist, da wird die Farbe des Wassers wesentlich von der Beschaffenheit des Bodens beeinflusst. So z. B. bringt feiner weisser Sand in seichtem Wasser eine grünlich-graue oder apfelgrüne Farbe hervor, die eine etwas dunkelere Schattirung erhält, wenn die Tiefe zunimmt oder die Intensität des Lichtes schwächer wird; gelber Sand hat eine dunkelgrüne Farbe des Wassers zur Folge, dunkler Sand ein schwärzliches Grün, Felsen eine bräunliche oder schwärzliche Farbe und loser Sand oder Schlamm in Gezeiten-Strömungen eine ins Graue spielende Farbe.

„Von dieser Einwirkung des Bodens auf die Farbe des Wassers sind zweifelsohne die Namen des Weissen Meeres, des Schwarzen Meeres, des Rothen Meeres herzuschreiben. Im Grossen Ocean, im tiefen Wasser, ist dagegen die herrschende Farbe im Allgemeinen blau oder grünlich-blau.

„Es verdient hier bemerkt zu werden, dass man, um die wirkliche Farbe des Wassers zu erkennen, durch eine lange Röhre sehen muss, die bis nahe an die Oberfläche des Meeres reicht, weil dadurch alle seitlichen zerstreuten Lichtstrahlen vermieden werden und man einen klaren Einblick in das Innere der See erhält. Der Koker des Steuerruders eignet sich hierzu ganz besonders gut. Betrachtet man nämlich das Meer oberflächlich von einem freien Standpunkte aus, so erhält man nicht die eigentliche Farbe des Wassers, die wenig oder gar nicht durch das zeitweilige Aussehen der Atmosphäre beeinflusst wird, sondern gewissermaassen nur ein Spiegelbild des Himmels.

[1]) Vol. I, pp. 173—176.

„Die Farbe des Grönländischen Meeres variirt von Ultramarinblau bis zu Olivengrün und von der reinsten Durchsichtigkeit bis zu auffallender Dunkelheit. Diese Erscheinungen sind nicht vorübergehend, sondern bleibend, nicht abhängig vom Zustande der Witterung, sondern allein von der eigenthümlichen Beschaffenheit des Wassers.

„Hudson bemerkte schon auf seiner Reise im Jahre 1607 die Veränderungen in der Farbe der See und machte die Beobachtung, dass das Wasser im Eise blau war, grün dagegen, wo sich grössere Öffnungen fanden. Dieser Umstand ist indessen bloss zufällig [1]). Kapitän Phipps scheint gar keinem grünen Wasser begegnet zu sein. Dasselbe kommt indess in beträchtlicher Ausdehnung vor, vielleicht den vierten Theil der Oberfläche des Grönländischen Meeres zwischen den Breitenparallelen von 74° und 80° einnehmend. Es ist in Folge der Strömung Veränderungen in seiner Lage ausgesetzt, erneuert sich aber in gewissen Gegenden von Jahr zu Jahr. Das grüne Wasser bildet oft lange Streifen oder Ströme, die nördlich und südlich oder nordöstlich und südwestlich liegen, aber von sehr verschiedenen Dimensionen, bisweilen von einer Länge von 2 bis 3 Breitengraden und von wenigen Seemeilen bis zu 10 und 15 Leguas Breite. Es kommt sehr gewöhnlich in hohen Breiten unter dem Meridian von London vor.

„Im Jahre 1817 fand man das Meer von einer blauen Farbe und durchsichtig auf der ganzen Strecke von 12° Ö. L., unter den Breitenparallelen von 74 und 75°, bis 0° 12′ Ö. L. [2]), dann wurde es grüner und weniger durchsichtig. Die Farbe war beinahe grasgrün mit einer leichten Schattirung von Schwarz. Bisweilen ist der Übergang vom blauen Wasser zum grünen ganz allmählich und man segelt in einer Distanz von 3 bis 4 Meilen durch alle Schattirungen; an anderen Stellen dagegen ist die Änderung so plötzlich, dass man eine vollständig scharfe Begrenzungslinie sehen kann. Im Jahre 1817 fand ich einmal so schmale Streifen verschieden gefärbten Wassers, dass wir in Zeit von 10 Minuten durch Ströme von blassgrünem, olivengrünem und durchsichtig blauem Wasser segelten."

So weit Scoresby. Ich füge nur noch hinzu, dass ich vorzüglich das Letztere vielfach bestätigt gefunden habe. Das grüne Wasser, so weit die Farbe nämlich durch animalische Substanzen bedingt wird, kommt übrigens hauptsächlich im Polarstrome vor, wogegen die Golfstrom-Gewässer überall, wo das Meer eine bedeutende Tiefe hat, eine reine, durchsichtig blaue Farbe zeigen. Der Walfisch findet seine Nahrung hauptsächlich im grünen Wasser, welches auch immer von den Walfischfahrern mit Vorliebe aufgesucht wird [1]).

Nach einer raschen und glücklichen Fahrt bekamen wir bereits am 3. Juli Morgens die schneebedeckten Gipfel der Südwestküste von Spitzbergen in Sicht, und zwar nur ein Paar Meilen nordwärts vom Südkap, welches wir indess wegen des nebeligen Wetters nicht sehen konnten. Der Wind, der bis dahin sehr frisch aus NW. geweht hatte, verliess uns im Laufe des Vormittags gänzlich und wir hatten mehrere Stunden totale Windstille. Erst gegen 2 Uhr Nachmittags kam eine leichte Brise aus SW. durch und wir näherten uns langsam dem Lande. Um 4 Uhr fanden wir Grund mit 300 Faden (Schlamm und feine Steine); eine abermals eingetretene Windstille bannte uns wieder an einer Stelle fest und wir kamen auch in der ganzen Nacht, da nur selten eine flaue südwestliche Brise durchkam, wenig vorwärts. Der Nebel hatte sich so sehr verdichtet, dass wir das Land nicht mehr sehen konnten; wir hielten uns indess so viel wie möglich auf einem südöstlichen Kurse, welcher uns bald um das Südkap herum bringen musste, von wo aus wir dann unseren Kurs nach den Tausend Inseln nehmen wollten, vorausgesetzt, dass das Eis es uns gestatten würde.

Bis so weit waren wir noch nicht wieder davon belästigt worden, hatten indess schon am vorigen Morgen gleich bemerkt, dass die Küste nicht gänzlich frei, sondern mit einem Eisgürtel umsäumt war. Wir geriethen auch Nachts wirklich in ein Feld Brockeneis, welches so dicht lag, dass wir Mühe hatten, uns bei der flauen veränderlichen Brise wieder zu befreien. Endlich gegen 4 Uhr Morgens kam eine leichte beständige Brise aus Osten durch, die allmählich anfrischte und dabei mehr nördlich lief. Das Wetter blieb indess nebelig, bisweilen einige Schneeschauer; wir steuerten beim Winde und segelten so um das Südkap, ohne dasselbe zu sehen. Mittags befanden wir uns nach astronomischen Beobachtungen auf 76° 3′ N. Br. und 18° 7′ Ö. L., etwas südlicher und östlicher, als uns die Loggerechnung ergeben hatte. Dass hier übrigens ein besonders bemerkbarer südlicher Strom existirt, will ich nicht behaupten, da unsere Positionsbestimmung vom vorigen Tage nur nach einer sehr ungenauen Peilung geschehen war.

Es wehte eine steife Brise, die Luft war bedeckt und es fiel häufig Schnee; wir sahen viel und dichtes Eis im Norden und Osten und es streckte sich dasselbe in langen

---

[1]) Ich beobachtete im Allgemeinen gerade das Gegentheil. Das Eis hat augenscheinlich wenig oder Nichts mit der Farbe des Wassers im Grönländischen Meere zu thun, sondern die hauptsächlichste Ursache ist wohl in den grossen Mengen mikroskopischer Weichthiere zu suchen, die am häufigsten im Polarstrome vorkommen. K.

[2]) Wir fanden auf unserer Reise in denselben Breitenparallelen das Wasser blau von 14° O. bis 5° W., westlicher dagegen grün.

[1]) S. Robert Brown über die Natur der Färbungen des nördlichen Eismeeres, Geogr. Mitth. 1869, Heft I, SS. 21—28.

Strömen weit nach Süden. Die Schollen waren nicht ganz so gross und schienen auch nicht so dick zu sein wie die an der Grönländischen Seite, ihrem Aussehen nach waren sie aber nicht wesentlich von dem anderen Eise verschieden. Da wir vom Maste aus im Osten und Nordosten einen schmalen Wasserstreifen sehen konnten, so steuerten wir in das Eis hinein und suchten uns durch die bisweilen sehr dichten Treibeismassen einen Weg zu bahnen. Nach vieler Anstrengung und manchen harten Stössen, die das Schiff nothwendiger Weise dabei erhielt, gelang es uns auch gegen 5 Uhr Abends, ein freieres Wasser zu erreichen.

In Nordosten, Osten und Südosten war, so weit wir vom Maste aus sehen konnten, gänzlich freies Wasser, nur im Norden sahen wir das Eis in einiger Entfernung dicht zusammengepackt liegen. Bei einer frischen nördlichen Brise steuerten wir beim Winde über Steuerbordsbug, stiessen aber bald wieder auf Eis, welches sich nach Ost und Südost hin erstreckte, und waren genöthigt, uns längs dessen Rande zu halten, indem wir aufmerksam nach einer Öffnung suchten.

Die Tiefe des Wassers nahm hier ganz bedeutend und sehr rasch ab und wir fanden bald, dass sich eine Bank von 20 bis 30 Faden Tiefe von Norden nach Süden erstreckte. Sie liegt zwischen 19° und 23° Ö. L. und läuft wahrscheinlich bis ganz nach der Bären-Insel.

Nachts war steife Brise mit heftigen Schneeböhen, wir hatten jedoch, da wir uns in Leh vom Eise befanden, ganz schlichtes Wasser und fuhren fort, längs desselben ostwärts zu steuern. Um 10 Uhr versuchten wir es, an einer Stelle durchzubrechen, da wir eine ziemlich grosse Wake in Nordosten sahen; so sehr wir uns indess auch anstrengten, wollte es nicht gelingen, wir blieben vollständig stecken und nach einigen Stunden mühsamer Arbeit mussten wir den Versuch als nutzlos aufgeben und die Eisbank südostwärts zu umsegeln suchen.

Am anderen Morgen (5. Juli) steuerten wir einige Stunden durch Treibeis und kamen dann in eine schöne grosse Wake, so gross, dass wir vom Deck aus nach Norden und Osten nirgends Eis sehen konnten. In dieser Wake kreuzten wir Vormittags nordostwärts und näherten uns auch bald wieder dem Eise, welches ziemlich dicht im Norden zu liegen schien. Mittags befanden wir uns nach astronomischen Beobachtungen auf 75° 40′ N. Br. und 22° 59′ Ö. L., während wir nach der Loggerechnung auf 76° 7′ N. Br. und 25° 19′ Ö. L. sein wollten. Ein so grosser Unterschied kam uns gänzlich unerwartet, und wenn auch die Loggerechnung theils auf Gissung beruhte, da wir nicht regelmässig hatten loggen können, die Rechnung also jedenfalls mit Fehlern behaftet war, so konnte der Fehler doch sicher nicht eine solche Grösse betragen und wir befanden uns zweifelsohne in einem bedeutenden südwestlichen Strome. Diess wurde durch die Beobachtungen des folgenden Tages bestätigt, die abermals eine Abweichung nach SW. zeigten, wenn auch bedeutend weniger, nämlich 8′ S. und 41′ W. Ein Strom von 18 bis 20 Seemeilen in der Richtung SW ½ W. war also zu der Zeit vorhanden.

Nachmittags kamen wir wieder dicht an die Eisbarrière, und da sich die Schollen einigermaassen lose zeigten, so steuerten wir über Steuerbordsbug in das Eis hinein. Der Wind war Nord und es wehte eine steife Brise. Wir drangen ziemlich rasch in ostnordöstlicher Richtung vor bis gegen Abend 8 Uhr, zu welcher Zeit wir genöthigt wurden beizudrehen, da ein dichtes Schneegestöber jegliche Aussicht hinderte und der Wind sich zum Sturm verstärkt hatte. In der Nacht hatten wir wieder einen schweren Kampf gegen Sturm und Eis zu bestehen, wie er nur zu häufig im Treibeise vorkommt. Nur durch die äusserste Aufmerksamkeit, unerschütterliche Ruhe und Besonnenheit und durch genaue Kenntniss der Eigenschaften des Schiffes kann es gelingen, einer Zertrümmerung an den mächtigen Eisblöcken, die Einem überall entgegenstarren und sich wild an einander drängen, zu entgehen. Diese Arbeit wird noch sehr erschwert, wenn dichte Nebel oder Schneegestöber jegliche Fernsicht verhindern, da man dann die Gefahr nicht frühzeitig genug sehen kann. Das Schiff erhielt einige schwere Stösse, die nicht ganz zu vermeiden waren, und der Vordersteven wurde etwas gesplittert; im Übrigen kamen wir ohne Beschädigung frei.

Am anderen Morgen nahm der Wind ab und die Luft hellte sich auf. Wir fanden uns ziemlich dicht vom Eise umgeben und konnten demnach nichts Eiligeres thun, als rasch alle Segel setzen, um nicht gänzlich eingeschlossen zu werden. Eine schöne freie Wasserstrasse zeigte sich in nordöstlicher Richtung, die wir benutzten, um etwas weiter nordwärts zu kommen. Mehrere Stunden steuerten wir zwischen den Treibeismassen hindurch und freuten uns des schönen Fortganges. Aber nicht lange sollte diese Freude dauern; bald wurde das Eis so dicht und wir sahen gegen Norden eine so undurchdringliche Eismasse, dass es unmöglich war, auch nur einen Schritt weiter vorwärts zu kommen.

Wir mussten wenden und lagen ab und zu, auf eine Änderung in der Lage des Eises wartend. Dieselbe trat auch bald ein, nur leider in der umgekehrten Weise, wie wir es erwartet hatten. Der Wind lief gegen Nordwest und West und eine Folge davon war, dass das Eis anfing, sich überall um uns her zusammenzusetzen. Wir mussten

schleunigst flüchten und wieder südlich halten, wenn wir nicht besetzt werden wollten.

Mittags war unsere Position nach astronomischen Beobachtungen 75° 38′ N. Br. und 23° 37′ Ö. L. Wir lotheten, fanden aber mit 200 Faden keinen Grund mehr, das Wasser war wieder vollständig blau und durchsichtig und liess auf eine grosse Tiefe schliessen. Die Bank erstreckte sich also nicht weiter nach Osten.

Wir waren demnach in den letzten Tagen trotz aller Anstrengung nicht im Stande gewesen, auch nur eine einzige Meile Nord zu machen; die Eismassen und ein übermächtiger Strom hatten sich als zu grosse Hindernisse erwiesen, als dass sie überwunden werden konnten, und es war uns klar geworden, dass es auf diesem Wege vor der Hand nicht gelingen würde, Gillis-Land zu erreichen. Es wurde daher beschlossen, ganz wieder aus dem Eise herauszusteuern, dasselbe westwärts zu umsegeln und dann einen Versuch zu machen, dicht unter dem Südkap und den Tausend Inseln durchzukommen. Ich war nämlich der Meinung, dass die in den letzten Tagen herrschend gewesenen Nordwinde vielleicht unter dem Lande einige Öffnungen im Eise gebildet hätten.

Mit einer frischen nordwestlichen Brise steuerten wir demnach südwärts und kamen auch gegen 4 Uhr Nachmittags aus dem schlimmsten Eise heraus in ein ziemlich freies Wasser. Hier passirten wir den ersten Eisberg, er war etwa 50 Fuss über dem Wasser, hatte eine kegelförmige Gestalt und sah von Weitem, vorzüglich von Süden aus gesehen, ganz täuschend wie eine Jacht unter vollen Segeln aus. Im Süden war freies Meer und das Eis streckte sich im Allgemeinen direkt nach Westen. Wir steuerten längs dem Rande desselben hin, mit der Hoffnung, bald nach Norden eine Öffnung zu finden, durch welche wir nach dem Südkap durchschlüpfen könnten. So leicht sollte es uns indess nicht werden, vorwärts zu kommen. Durch die letzten Nord- und Nordostwinde hatten sich grosse Flächen Treibeis von den dichten Massen im Norden abgelöst und waren weit nach Süden und Westen vorgeschoben. Wir stiessen immer wieder und wieder auf theilweise dichte Treibeismassen, die wir entweder umsegeln oder durch welche wir uns mit Gewalt einen Weg bahnen mussten.

Am 8. Juli Mittags hatten wir uns bis 17° 57′ Ö. L. auf 75° 16′ N. Br. durchgearbeitet, aber auch jetzt konnten wir noch keineswegs nordwärts halten. Das Eis streckte sich in unabsehbaren Flächen nach Süden und Westen, aller Wahrscheinlichkeit nach bis ganz nach der Bären-Insel, um welche herum zu steuern nicht unsere Absicht sein konnte. Wir drangen deshalb Nachmittags bei bei leichter östlicher Brise in die dichten Treibeismassen ein, um uns einen Durchgang zu erzwingen, vor Allem da ein dunkler Wasserhimmel im Westen uns sagte, dass das Eis nicht allzu breit sein konnte. Der Wind frischte mehr und mehr auf und drängte uns vorwärts, so dass es uns auch durch den Druck der Segel, Schieben, Stossen und Warpen nach mehreren Stunden angestrengter Arbeit gegen 11 Uhr Abends gelang, das offene Meer im Westen zu erreichen. Das Eis erstreckte sich jetzt in nordwestlicher Richtung weiter und wir steuerten längs dem Rande desselben, in der Hoffnung, bald die westlichste Spitze zu erreichen.

Um Mitternacht ergab sich die Höhe des Sonnenunterrandes im Meridian über dem scheinbaren Horizont 8° 5′ und danach die Breite 75° 51′ N. Die Länge betrug nach dem Chronometer von Abends 6 Uhr auf Mitternacht reducirt 15° 44′ Ö. Wir befanden uns also schon östlich vom Südkap, aber zu unserem grossen Ärger erstreckte sich das Eis noch immer nach Nordwesten und lag so dicht, dass an ein Eindringen nicht zu denken war; wir waren genöthigt, noch weiter westlich zu halten.

Um das Maass der Widerwärtigkeiten voll zu machen, brach in der Nacht wieder ein Sturm aus Osten mit starkem Regen über uns herein; da wir indess in Leh vom Eise keinen Seegang hatten, so führten wir so viel Segel, als das Schiff nur irgend zu tragen vermochte, um nur so rasch wie möglich vorwärts zu kommen. Um 3 Uhr Morgens endlich umsegelten wir die westlichste Spitze des Eises und konnten nun wenigstens direkt nordwärts halten. Der Sturm wurde mittlerweile so heftig, dass wir nothgedrungen dicht reffen und beidrehen mussten; wir machten indess wegen des schlichten Wassers wenig Abtrift und konnten uns in der Nähe des Eises halten, indem wir über Backbordsbug nordwärts trieben.

Unsere Lage war sonach eine äusserst sichere, aber der heftige Ostwind hatte zur Folge, dass die Eismassen immer mehr nach Westen vorgeschoben wurden, und die Hoffnung, das Südkap zu umsegeln, schwand mehr und mehr. Im Laufe des Vormittags wurden wir öfters gegenöthigt, vor dem Winde zu halten, um mehrere Eisspitzen, die weit nach Westen vorstanden, zu umsegeln. Dadurch kamen wir immer westlicher und befanden uns Mittags bereits auf 13° 42′ Ö. L. unter dem Breitenparallel von 76° 31′ N.

Diess war allerdings eine niederschlagende Thatsache, und obgleich der Ostwind jedenfalls weiter nach Osten Öffnungen im Eise gebildet haben musste, so war doch wenig Aussicht vorhanden, die dichten Eismassen, die sich hier an der Grenze des Golfstromes zusammengestauet hatten, zu durchbrechen. Trotzdem wollten wir noch nicht alle Versuche aufgeben, der Gedanke war uns zu unan-

genehm; vielleicht gelang es uns noch etwas südlich vom Hornsund, dicht unter die Küste zu kommen, wo wir eine offene Wasserstrasse zu finden hofften.

Als der Sturm des Nachmittags nachliess und die Luft sich etwas aufhellte, sahen wir wieder die Südwestküste von Spitzbergen OzN. von uns, aber in so undeutlichen Umrissen, dass nichts Genaueres darüber auszumachen war. In Nordosten, einige Seemeilen entfernt, lag eine dicht zusammengepackte Eismasse, die sich noch weiter ostwärts nach dem Lande hin zu erstrecken schien. Es wurde Windstille und eine hohe Dünung aus Westen machte sich bemerkbar, die uns näher an das Eis brachte. Abends kam eine leichte Brise aus Süden durch, damit aber zugleich ein so dichter Nebel, dass wir weder Land noch Eis mehr sehen konnten und gezwungen wurden, unsere Stagfock back zu holen, da wir bei der hohen Dünung und dem Nebel nicht in das Eis hinein gehen durften.

Morgens und Vormittags (10. Juli) war meistens Windstille, aber dick von Nebel. Die Dünung warf uns ganz zwischen die Eisschollen und wir geriethen dadurch in eine höchst unangenehme und einigermaassen gefährliche Lage, die für ein grosses Schiff leicht hätte verderblich werden können, da die mächtigen Eisblöcke in Folge der hohen Dünung oft heftig an einander geschleudert wurden, mit donnerndem Geräusch zusammenstürzten und fortwährend über und über rollten. Ich werde nie dieses wilden Tumultes und wahrhaft grossartigen Anblickes um uns her vergessen, welches uns so recht die eigene Ohnmacht und Kleinheit des Menschen den grossen Naturgewalten gegenüber fühlbar machte.

Ein ungeheuerer Eisblock, wahrscheinlich ein alter Geselle, der wohl schon manchen Winter gesehen und bislang kräftig den zerstörenden Einwirkungen der Sonnenstrahlen und der Wogen getrotzt hatte, jetzt aber schon vielfach ausgehöhlt und ausgewaschen war, rollte dicht beim Schiffe hin und her, gleichsam unwillig sein schneebedecktes Haupt schüttelnd, und stürzte zuletzt mit grossem Geräusch gänzlich auf die Seite, die See so aufwühlend, dass wir von dem Schaum bespritzt wurden. Dann brach er mit donnerähnlichem Geprassel zusammen und das Meer wurde rund umher mit seinen Trümmern bedeckt.

Wir konnten uns leider dem Schauspiele um uns her nicht so gänzlich hingeben, wir mussten auf unsere eigene Sicherheit bedacht sein und ernstlich kämpfen, um unser Schiff nicht ebenfalls in Trümmer gehen zu lassen. Durch etwas Bugsiren und kräftiges Absetzen mit den langen Haken gelang es uns auch glücklich, wenigstens den grösseren und gefährlicheren Eisblöcken auszuweichen, obgleich wir oft so heftig gegen kleinere Stücke geschleudert wurden, dass das Schiff vom Kiel bis zum Top erzitterte.

Erst Nachmittags gelang es mit Hülfe eines leisen Windzuges aus Nordwesten, in offenes Wasser zu kommen, und wir mussten hier geduldig warten, bis eine beständige Brise uns wieder regelrechtes Commando über das Schiff geben würde, um unsere Versuche erneuern zu können.

Gegen Abend senkte sich der Nebel etwas und die Spitzen der höchsten Berge wurden sichtbar. Der höchste, den ich für Hornsund-Peak hielt, peilte OzS. (missweisend), etwa 40 Seemeilen entfernt, wonach sich unsere Position zu 76° 50′ N. Br. und 13° 25′ Ö. L. ergab, ein Resultat, welches mit unserer Loggerechnung ziemlich gut übereinstimmte.

Abends um 8 Uhr kam endlich eine frische Brise aus Norden durch, die sich indess so rasch verstärkte, dass wir bald genöthigt wurden, zwei Reffe in das Grosssegel zu nehmen. Die See war wild und unruhig und ging hoch, nichts desto weniger wurden während der Nacht an verschiedenen Stellen Versuche gemacht, um durch die Eisschollen nach dem Lande zu dringen, da ich dicht unter Land sowohl weniger Seegang wie auch freieres Wasser zu finden hoffte. Es war aber Alles vergebens, wir mussten immer vor dichten Treibeismassen wenden und wieder in das offene Meer hinaus steuern. Das Eis lag offenbar vom Hornsund bis ganz nach dem Südkap und es wurde uns klar, dass wir vorläufig wenigstens nicht einmal nach den Tausend Inseln durchdringen, geschweige denn Gillis-Land erreichen konnten.

Die Zeit drängte, wir hatten bereits den 11. Juli, und zögernd und mit Ingrimm über abermals fehlgeschlagene Hoffnungen mussten wir nothgedrungen von allen ferneren Versuchen abstehen. Es wurde beschlossen, so bald wie möglich in einen der Spitzbergen-Häfen an der Westküste einzulaufen, dort etwas Ballast und Wasser einzunehmen und dann nordwärts bis an das nördliche Packeis zu steuern. Von hier aus sollte dann die Lage des westlichen Eises bis hinunter nach 73° durchsucht werden, um irgend einen Zugang zur Küste aufzufinden.

Der Wind wurde im Laufe des Tages mässiger und wir lavirten nordwärts längs dem Rande des Treibeises. Letzteres wurde loser und loser, je weiter nordwärts wir kamen, und wir fanden bei den Eis-Inseln die Küste so frei, dass wir bis dicht unter Land laufen konnten. Einen klaren Anblick der Küste bekamen wir indess nicht, da fortwährend nebeliges Wetter herrschte und meistens nur die scharfen Spitzen der Berge aus dem Nebel hervorragten.

Wir fuhren fort, uns gegen einen leichten Nordwestwind nach Norden zu arbeiten, manchmal zwischen losem Treibeise, welches sich in grossen Strömen nach Süden erstreckte, doch meistens im offenen Wasser.

Den 12. Juli Mittags war totale Windstille und schönes klares Wetter. Wir sahen jetzt zum ersten Mal die ganze Küste von Prince Charles Foreland bis Hornsund im prächtigsten Sonnenschein vor uns, — ein imposanter und grossartiger Anblick. Die Berge sind meistens 2- bis 3000 Fuss hoch, mit sehr spitzigen Gipfeln und Kämmen, und steigen meistens steil vom Meere aus auf; zwischen denselben sind tiefe, lang gestreckte Thäler, die jedoch grösstentheils mit Schnee und Eis angefüllt sind, grüne Moosflächen sieht man wohl hie und da, aber im Ganzen weniger. Gefahren für die Schifffahrt sind an der ganzen Westküste wenig oder gar nicht vorhanden; dieselbe ist beinahe überall rein von Untiefen und man kann sich ihr mit dem Schiffe beliebig nähern. Zwischen Hornsund und Bel-Sund liegen einige kleine Inseln und Klippen ganz in der Nähe des Landes, das Loth ist indess bei trübem Wetter hier ein sicherer Führer, der Grund flacht sich allmählich ab und man kann überall bis zu 10 Faden hinunterlaufen [1]).

Gegen Abend (12. Juli) kam eine leichte Brise aus Norden durch, mit derselben aber wieder dichter Nebel; wir kannten indess unsere Position und lavirten längs des Landes, da wir wo möglich in Bel-Sund einlaufen wollten. Am folgenden Mittag hellte sich das Wetter einigermaassen auf, wir sahen Bel-Sund vor uns und steuerten hinein, um unter Middle Hook zu ankern. Das Wetter war schön und es wehte eine leichte Brise, doch waren die Spitzen der Berge in Nebel gehüllt. Langsam liefen wir in den kleinen Hafen am Fusse des hohen Berges ein und ankerten daselbst um 8 Uhr Abends in 5 Faden Wasser.

[1]) Über Spitzbergen s. Geogr. Mittheil., Ergänzungsheft Nr. 16. Das Mémoire zu der Schwedischen Karte ist mir beim Aufsuchen und Einsegeln in die Häfen und Strassen der Insel sehr nützlich gewesen.

6. Bel-Sund. Anlaufen des nördlichen Packeises. Zusammentreffen mit dem Schiffe „Jan Mayen". Zweiter Versuch, die Grönländische Küste zu erreichen.

Nach beinahe zweimonatlichem Kreuzen im Polarmeere hatten wir also zum ersten Male wieder den Anker auf dem Grunde und lagen in einem sicheren und geschützten Hafen. Wir hatten bis jetzt keine Erfolge errungen, überall waren wir zurückgeschlagen worden und von der Erreichung unseres Zieles so weit entfernt wie je; doch waren wir noch immer voll guter Hoffnungen, hatten wir doch Vertrauen zu uns selbst und zu unserem Schiffe gewonnen. Auch der Mannschaft gefiel es sehr wohl im Eismeere, sie waren gesund und guter Dinge und sehnten sich beinahe nach neuen Kämpfen im Grönländischen Eise.

Da keine Zeit zu verlieren war, so sandte ich sofort, nachdem die Segel beschlagen waren und das Deck aufgeklart, Herrn Hildebrandt mit dem Boote ans Land, um nach frischem Wasser zu suchen. Nach Süden zu fiel der Berg steil ab bis ins Meer, und obgleich hier an mehreren Stellen Wasser herunter rieselte, so war doch nirgends genug, um unsere Fässer schnell füllen zu können. Östlich vom Berge hingegen fand sich flaches Land und hier entdeckte Hildebrandt auch nach langem Suchen ein ziemlich grosses und tiefes Wasserbassin, worin sich das klarste und schönste Schneewasser vorfand. Er sah einige graue Füchse, fand dicht beim Hafen auf dem flachen Lande die Ruinen von Hütten, einige Walfischknochen und Renthiergeweihe und brachte einige Flechten, Moose und Blumen mit. Das niedere Land, wie auch der ganze Berg, mit Ausnahme einiger Schluchten, war vollkommen frei von Schnee und Eis und an vielen Stellen mit grünem Moose bewachsen.

Es wurde noch an demselben Abend Alles fertig gemacht, um am folgenden Morgen sofort Wasser und Ballast einnehmen zu können, und die gewöhnliche Ankerwache dann aufgesetzt. Die Nacht, das heisst die Zeit, die man gewöhnlich Nacht nennt, war still und ruhig, aber ein dichter Nebel lag über den Bergen.

Als ich am nächsten Morgen (14. Juli) auf Deck kam, waren die Leute bereits in voller Thätigkeit. Ich hatte ihnen versprochen, sobald Alles gethan und das Schiff wieder segelfertig sei, mit Allen, die Lust dazu hätten, eine Exkursion an das Land zu machen, und sie waren deshalb mit grossem Eifer bei der Arbeit, um so schnell wie möglich fertig zu werden.

Noch immer lag dichter Nebel über Land und Meer, doch schien die Sonne hell und klar hindurch, so dass es mir gelang, eine Reihe von Sonnenhöhen über dem künstlichen Quecksilberhorizonte am Lande zu beobachten, um den Stand des Chronometers zu bestimmen [1]).

[1]) Die Schweden geben die Länge des Hafens unter Middle Hook auf 14° 52′ 30″ Ö. an. Indem ich diese Länge als richtig annahm, fand ich den Stand von Kessels' Chronometer gegen mittlere Greenwicher Zeit im Mittel aus einer Reihe von Beobachtungen 2ˢ,5 nach. Am 22. Mai war der Stand 34ˢ,5 vor gewesen und es ergab sich demnach der tägliche Gang 0ˢ,7 verlierend, also um 0ˢ,3 mehr, als mir in Bergen aufgegeben wurde. Es kann indess sein, dass ich an einem etwas zu östlich gelegenen Orte beobachtet habe und demnach der berechnete Gang zu gross war. In der That haben auch spätere Beobachtungen in der Hinlopen-Strasse wie auch die Vergleichung des Chro-

Um 3 Uhr waren die Leute vollständig fertig, Ballast am Bord, die Wasserfässer gestaut und das Schiff wieder vollständig klar zu segeln. Noch immer lag dichter Nebel, doch die Sonne schien hell durch, so dass Hoffnung vorhanden war, derselbe werde sich noch im Laufe des Nachmittags vertheilen. Die versprochene Exkursion wurde demnach auch trotz des Nebels ausgeführt.

Wir gingen auf dem flachen Lande ostwärts um den Berg herum bis zur Van Mijen-Bai, wo steil bis zum Wasser abfallende Klippen unser Weiterkommen verhinderten. Die Leute stellten zu ihrem Vergnügen Schiessübungen an, theils um ein vielfaches Echo aus den Schluchten hervorzulocken und überhängende Felsblöcke zum Herabstürzen zu veranlassen, theils um einige köstliche Gänsebraten für eine gute Mahlzeit zu erobern. Letzteres gelang ihnen auch, indem sie mit Schrotschüssen mehrere Gänse erlegten. Renthiere, nach denen eifrig ausgeschaut wurde, waren nirgends zu bemerken, obgleich verschiedene alte Renthiergeweihe und einzelne Spuren davon aufgefunden wurden.

Um 5 Uhr verzog sich der Nebel gänzlich und ich bestieg den mehr als 2000 Fuss hohen Berg, um wenigstens noch eine schöne Aussicht zu geniessen. Der Zimmermann und Paul Tilly gingen mit.

Auf dem Rücken des Berges, der sehr scharf und zackig war, fanden wir einen aufgerichteten Pfahl, in welchen verschiedene unleserliche Namen und das Datum 20. August 1862 eingeschnitten waren. Eine schöne Aussicht über die Gebirge und Gletscher nördlich und südlich vom Bel-Sund belohnte uns reichlich für unsere Mühe; es war die herrlichste Alpen-Landschaft, die man sich nur denken kann. Der grösste Theil der Berge und auch der Thäler war mit Schnee und Eis bedeckt und grüne Stellen nur äusserst spärlich bemerkbar. Es fiel mir als eine Merkwürdigkeit auf, dass gerade Middle Hook am grünsten und am meisten frei von Schnee war, während alle übrigen Berge von Eis und Schnee starrten. Doch ist diess sicher lediglich eine Folge seiner isolirten Lage und der abschüssigen Seiten, an welchen sich keine grossen Schneemassen ansammeln können und wo die Sonne überall ihre ganze Kraft zu entwickeln vermag. Das Innere der Van Mijen-Bai war noch mit einer festen Eiskruste bedeckt, die aber bereits Spuren des Verfalls zeigte, während in der Van Keulen-Bai [1]) nur einzelne Stücke Treibeis zu sehen waren.

Wir schossen noch einige Vögel und fanden den Schädel eines Eisbären unten am Berge, sonst war Nichts von Bedeutung zu bemerken. Die Leute sammelten sich unterdess, um den Rückweg anzutreten. Sie hatten ihre Jagdlust befriedigt, waren müde und hungrig und sehnten sich an Bord nach einem tüchtigen Abendessen und ihrer warmen Koje.

Es war ein herrlicher Abend, die Strahlen der niedrig stehenden Sonne fielen senkrecht gegen die Abhänge des Berges und hatten die Temperatur um mehrere Grade über den Gefrierpunkt erhöht, so dass man, vorzüglich wenn man das Auge auf die grünen Matten warf und nicht über die entfernteren Eisfelder schweifen liess, sich recht gut der Vorstellung hingeben konnte, man befinde sich in südlicheren, freundlicheren Ländern und nicht in den öden, verlassenen, nur von Eis und Schnee starrenden Gegenden Spitzbergens.

Gern wäre ich noch einige Tage in diesem Hafen geblieben, um noch mehrere Exkursionen in das Innere und nach den Gletschern zu machen; doch da die Schweden diesen Theil Spitzbergens bereits vollständig wissenschaftlich untersucht hatten und wir also wenig oder nichts Neues hinzufügen konnten, so war es unsere Pflicht, so bald wie möglich unter Segel zu gehen, um weitere Anstrengungen für die Erreichung des Hauptzieles unserer Reise zu machen. Nichts hielt uns mehr im Hafen fest, wir hatten unseren Zweck vollständig erreicht; Wasser und Ballast war an Bord genommen und, was nicht zu vergessen und keineswegs zu unterschätzen war, die Leute waren durch den kurzen Aufenthalt und die Fusstour am Lande wieder neu erfrischt und gestärkt, so dass sie mit mehr Muth und Freudigkeit weitere Kämpfe bestehen konnten.

Am folgenden Morgen (15. Juli) um 6 Uhr setzten wir daher Segel und lichteten unsern Anker. Der Himmel war bewölkt, aber nicht der leiseste Windhauch zu verspüren, weshalb wir genöthigt wurden, das Schiff aus dem Hafen hinaus zu bugsiren. Ich hoffte, eine Brise würde aufspringen, sobald wir nur etwas mehr frei von dem hohen Lande sein und uns mitten im Sunde befinden würden, doch mussten wir den ganzen Tag bugsiren und erst spät am Nachmittage schwellte ein leichter Wind aus SO. unsere Segel und brachte uns auf die hohe See hinaus. Wir richteten unseren Kurs nach Norden und segelten langsam der Küste entlang.

Das Wetter war in den nächsten Tagen schön, die Luft ruhig und heiter, das Land meistens hell und deutlich zu sehen.

Den 17. Morgens gewährte uns die Küste im hellen Sonnenschein glänzend einen prachtvollen Anblick und

---

nometers in Bergen und Bremerhafen gezeigt, dass derselbe im Mittel seinen Gang von 0s,4 verlierend während der ganzen Reise beibehalten haben muss, und es sind hiernach auch alle Längen berechnet. Eine bemerkbare Unregelmässigkeit im Gange hat der Chronometer niemals gezeigt.

[1]) S. Spezialkarte von Spitzbergen in Geogr. Mittheil., Ergänzungsheft Nr. 16.

wir sahen hier zum ersten Mal die ausserordentlichen Wirkungen einer Strahlenbrechung, wie sie nur in den Polargegenden vorkommt. Die ganze Nordwestküste bis zur Amsterdam-Insel wurde so sehr gehoben, dass man alle Buchten und Inseln deutlich unterscheiden konnte; die merkwürdigsten Gestalten bildeten sich in der Luft und Eiswälle, Berge und Gletscher waren überall umgekehrt zu sehen.

Vormittags hatten wir grösstentheils Windstille, nur bisweilen war ein leiser Zug aus Osten. Die Luft bezog sich indess von Süden aus und es fiel Mittags ein feiner Regen. Unsere Position war 78° 36′ N. Br. und 8° 29′ Ö. L. Wir fischten an dieser Stelle ein grün angestrichenes eichenes Namenbret auf, welches den Namen „Johannes" in goldenen Buchstaben zeigte. Keinenfalls konnte das Bret einem Walfischfahrer angehört haben, da dieselben dergleichen Namenbreter nicht zu führen pflegen, sondern dasselbe war wahrscheinlich weit von Süden herauf getrieben worden, — ein weiterer Beweis für das Vorhandensein des Golfstromes in diesen Breiten.

Eine frische Brise sprang Nachmittags aus SO. auf, das Wetter war regnerisch und mistig und wir konnten das Land nicht mehr sehen. Da wir indess noch kein Eis erwarteten, so fuhren wir mit vollen Segeln nordwestwärts rasch weiter mit einem Fortgange von 6 bis 7 Knoten. Gegen 8 Uhr Abends hellte sich die Luft etwas auf und wir sahen im Westen und NW. eine Eisbank am Horizonte. Beim Näherkommen fanden wir das Eis dicht zusammengepackt und waren nun gezwungen, einige Striche mehr nordwärts zu halten. Ein dichter Nebel entzog bald wieder alles Eis unseren Blicken, wir steuerten daher etwas östlicher und hielten während der Nacht einen guten Ausguck, um bei der frischen Brise nicht etwa blindlings in eine Eisbucht hinein zu rennen. Übrigens erwartete ich noch nicht, auf das nördliche Packeis zu stossen, da wir uns nach der Temperatur des Wassers, die nahe an + 4° R. war, und der tiefblauen Farbe desselben noch im Golfstrom befinden mussten. Mit einem durchschnittlichen Fortgange von 7½ Meilen liefen wir auch die ganze Nacht und den folgenden Morgen (18. Juli) durch, ohne irgend welche Hindernisse auf unserem Wege anzutreffen. Erst um 10 Uhr Vormittags sahen wir das nördliche Packeis, dessen Kante sich in gerader Linie unabsehbar nach Ost und West erstreckte, dicht vor uns.

Nach Norden zu über dem Eise war ein heller Eishimmel und so weit das Auge vom Krähennester aus reichen konnte, lagen die Schollen überall so dicht zusammengepackt, dass nicht eine Stecknadel dazwischen hätte zu Wasser fallen können. Die Schollen waren im Allgemeinen von derselben Grösse, wie wir sie weiter südlich an der Grönländischen Küste angetroffen hatten, mit vielen Eishöckern von 10 bis 15 Fuss Höhe bedeckt; doch schien das Eis stärker und fester zu sein und hatte auch augenscheinlich eine grössere Dicke.

Wir steuerten längs des Eises nach Westen und befanden uns Mittags nach astronomischen Beobachtungen auf 80° 30′ N. Br. und 6° 35′ Ö. L. Die Temperatur der Oberfläche des Wassers, die schon im Laufe des Vormittags allmählich abgenommen hatte, war hier 0°, während sich in einer Tiefe von 100 Faden + 2°,3 ergab. Diesen Umstand hat schon Scoresby [1]) beobachtet, ohne gerade eine Erklärung anzugeben. Meine Meinung geht dahin, dass der Golfstrom, den man an der West- und Nordwestküste von Spitzbergen bis über den 80. Breitengrad hinaus verfolgen kann, hier von der Oberfläche verschwindet und seinen Lauf unterhalb des Polarstromes noch weiter nach dem Pol zu fortsetzt. Fortgesetzte Tiefentemperatur-Beobachtungen in diesen Breiten sind indess noch nöthig, um diese Ansicht zur Gewissheit zu erheben.

Nachmittags war eine flaue Brise und mistiges Wetter, bisweilen sehr trübe von Nebel. Um 5 Uhr trafen wir auf den Walfischfahrer „Jan Mayen" von Peterhead, welcher wegen des nebeligen Wetters beigedreht lag. Nach der üblichen Begrüssung durch die Flaggen begab ich mich an Bord desselben, um Briefe hinzubringen und mich nach den Eisverhältnissen zu erkundigen.

Der Kapitän machte mir gute Hoffnungen, indem seine Aussagen in Betreff des Eises auf 74° N. Br. günstig lauteten. Er selbst hatte 20 Jahre in diesen Gewässern gekreuzt und war auch einige Male auf Shannon-Insel gewesen. In diesen hohen Breiten zwischen 76° und 80° westwärts nach der Küste vordringen zu wollen, sei nach seinen Erfahrungen unmöglich, da hier das Eis meistens viel zu massenhaft und dicht zusammengepackt läge. Wenn er nach der Küste wollte, so steuerte er direkt südwärts und ginge nicht eher in das Eis hinein, als bis er die Breite von 74° erreicht hätte, erst dann hielte er westwärts und bräche quer durch den Eisstrom. Hätten dann anhaltend westliche Winde geweht, so sei die Küste im Juli mit einem geeigneten Dampfer, ja auch Segelschiff, in den meisten Fällen zu erreichen und auch weiter nordwärts vorzudringen.

Wir sprachen noch viel über die Eisschifffahrt und die Gefahren derselben. Letztere hielt er bei geeigneter Führung und einem guten, starken Schiffe nicht für so übermässig gross, wie sie wohl vielfach geschildert werden. Man könne ziemlich sicher vor Schiffbruch sein, wenn man nur einen guten Ausguck hielte und ein scharfes

[1]) Scoresby, Account of the Arctic Regions, pp. 184, 187.

Auge auf die Bewegungen der Felder und Flarden hätte; auch wäre hier einem Manne von Intelligenz keine so langjährige Erfahrung nöthig, man könnte in einem oder höchstens zwei Jahren genug davon kennen lernen. Er sagte ferner, dass die Nordküste von Spitzbergen beinahe bis zum 81. Grad vollständig frei von Eis wäre, wir befänden uns in einer Bucht, die sich noch einige Meilen weiter nach Westen erstrecke, das Eis wäre aber dort auch überall dicht und undurchdringlich. Wollte ich südwärts steuern, so würde ich wohl bei dem herrschenden Winde (er war OSO. rechtweisend) einen oder zwei Gänge nöthig haben, um die östlichste Eisspitze zu umsegeln.

Gegen 11 Uhr Abends kehrten wir an Bord unseres Schiffes zurück, ich setzte sofort alle Segel beim Winde und steuerte südwärts. Die Aussage des Mr. Martin in Betreff des Eises erwies sich als vollkommen richtig; wir mussten einige Male wenden und umsegelten erst um 8 Uhr am folgenden Morgen (19. Juli) die östlichste Eisspitze. Das Eis streckte sich nun wieder nach SSW. (rechtweisend), war aber überall dicht und undurchdringlich. Ich hielt einen direkt südlichen Kurs, um nicht unnöthiger Weise wieder in eine Eisbucht hinein zu gerathen, denn ich konnte immer erwarten, das Eis für die nächsten Breitengrade bis gegen 5° Ö. L. vorgeschoben zu finden.

Der Wind lief im Laufe des Tages nördlich, das Wetter war nebelig, so dass wir das Eis nicht sehen, wohl aber die dagegen schlagende Brandung hören konnten. Nachmittags um 6 Uhr sahen wir wieder Eis vor uns, welches sich aber nur bis Süden (rechtweisend) erstreckte; weiter östlich schien gänzlich freies Meer zu sein und wir behielten demnach unsern Kurs bei, da ich der Meinung war, dass uns derselbe nicht mehr mit Eis zusammenführen würde. Der Nebel verdichtete sich gegen Abend so sehr, dass wir kaum zwei Schiffslängen weit sehen konnten. Wir passirten mehrere grosse, jedoch vereinzelte Eisschollen, und es wäre jetzt am Ende das Gerathenste gewesen, bei dem dichten Nebel entweder beizudrehen oder beim Winde ostwärts zu steuern, doch konnte ich mich weder zu dem Einen noch zu dem Anderen entschliessen, weil ich nicht gern den günstigen Wind verlieren wollte. Nach der Loggerechnung befanden wir uns auch beinahe auf dem 6. Grade östl. Länge, und wenn diese Länge richtig war, so mussten wir nothwendiger Weise mit Süd-Kurs von allem Eise frei kommen.

Wider Erwarten wurden die Schollen um uns her dichter und dichter, die Wasserkanäle enger und complicirter, so dass wir schon um 10 Uhr nicht mehr wenden konnten und nur auf gut Glück weiter steuern mussten, mit der Hoffnung, bald wieder in freies Wasser zu kommen. Um 11 Uhr war indess keine Öffnung mehr zu sehen und wir wurden gezwungen, wegen des dichten Nebels an einer Scholle zu ankern, da wir nicht sehen konnten, nach welcher Richtung wir arbeiten mussten, um uns wieder zu befreien. Gegen 1 Uhr verzog sich der Nebel auf einige Augenblicke und wir sahen uns nun vollständig von dichtem Eise eingeschlossen. Gegen Westen erstreckte sich dasselbe unabsehbar, in Süden, Osten und Norden jedoch war in einer Entfernung von etwa 2 Seemeilen offenes Meer zu sehen. Da der Wind nördlich war, so konnten wir nach Süden zu noch am leichtesten vordringen. Die Wache wurde daher geweckt, um das Schiff mittelst Warpens, Schiebens, Stossens und Segeldruckes durch die dichten und schweren Eismassen hindurch zu arbeiten. Diess gelang uns auch nach 10stündiger ununterbrochener schwerer Arbeit und wir kamen am 20. Juli gegen Mittag wieder in ein gänzlich offenes Meer.

Die Sonne schien mehrere Male hell durch den dichten Nebel hindurch und ich konnte über dem künstlichen Horizonte mehrere Höhen beobachten, wonach unsere Position um Mittag 79° 15′ N. Br. und 4° 0′ Ö. L. war, während die Loggerechnung 79° 28′ N. Br. und 5° 38′ Ö. L. ergeben hatte, — kein Wunder, dass wir so in das Eis hinein gerathen waren.

Die Schollen zeigten sich im Allgemeinen massiver und dicker wie auf 74 Grad und das Eis war so hart und fest wie Marmor. Der Steven hatte durch die Stösse gegen diess harte Eis wieder einige Wunden mehr bekommen, indess im Übrigen hatte das Schiff wenig gelitten.

Im Laufe des Nachmittags geriethen wir noch einige Male in Treibeis, welches jedoch so lose lag, dass wir bequem hindurch steuern konnten. Nachts wehte eine frische Brise und das Wetter war klar und schön, nur bisweilen war ein leichter Nebel bemerkbar. Da wir kein Eis mehr sahen, hielten wir einige Striche mehr westlich, um uns nicht allzu weit von der festen Eiskante zu entfernen.

In den nächsten Tagen war das Wetter schön, der Wind mässig und gut und wir machten einen erfreulichen Fortgang. Nichts Bemerkenswerthes ereignete sich, wir hielten allmählich einen immer westlicheren Kurs, etwa an der Grenze des Golfstromes entlang, und befanden uns Mittags den 23. Juli auf 75° 50′ N. Br. und 2° 52′ W. L. Der Wind war durch NW. nach West und SW. gelaufen und wir steuerten nun beim Winde über Steuerbordsbug direkt westwärts, um das Eis wieder anzulaufen und nach Umständen hier einzudringen. Abends steife Brise bei bedeckter Luft; wir passirten um 8 Uhr eine Menge vereinzelter Eisschollen von beträchtlicher Grösse, fanden aber weiter westwärts wieder völlig freies Wasser.

Erst um Mitternacht stiessen wir auf mehr Eis. Es war ein Strom, welcher sich nach Nord und Süd erstreckte und den wir südwärts umsegeln mussten. Nach dieser Richtung kreuzten wir dann auch mehrere Stunden, bis wir die südliche Spitze erreichten. Beim weiteren Vordringen trafen wir abermals auf Eis, welches nach Ost und West lag. Wir steuerten mehrere Stunden westwärts in Leh vom Eise, demselben entlang, bis wir fanden, dass es sich mehr nach NW. unabsehbar ausdehnte. Ich benutzte deshalb eine kleine Öffnung, um über Backbords-Bug die Luvseite der Bank zu erreichen, da augenscheinlich in südwestlicher Richtung noch viel freies Wasser zu sehen war.

Sehr viele Seehunde, die uns neugierig anschauten, lagen hier auf den Schollen, gingen aber bei unserer Annäherung sämmtlich ins Wasser.

Mittags (24. Juli) befanden wir uns auf 75° 50′ N. Br. und 7° 2′ W. L. Bis dahin war unser Vordringen gegen Westen mit keinerlei Schwierigkeiten verbunden gewesen und wir hatten auch die beste Hoffnung, jetzt endlich noch die Küste zu erreichen, vor Allem deshalb, weil wir das Eis doch bedeutend mehr nach Osten vorgeschoben und auch viel loser fanden als vor einem Monate. Eine Menge Treibeis hatte sich, wie wir sahen, gänzlich von der grossen Masse losgelöst und überall konnten wir uns bequem hindurch bewegen. Wir drangen auch am nächsten Tage zwischen diesem Eise erfolgreich vor und befanden uns am 25. Juli Mittags bereits auf 9° 45′ W. L. Nachmittags war eine steife südwestliche Brise und etwas heiige Luft; wir wendeten um 2 Uhr westwärts, da im Süden und SO. ziemlich dichtes Treibeis sichtbar wurde. Gegen 4 Uhr sahen wir auch im Westen wieder mehr Eis, da sich dasselbe aber lose genug zeigte, so drangen wir ohne Weiteres ein. Das Eis wurde etwas dichter, doch so weit wir vom Maste aus sehen konnten, war noch immer Wasser genug zwischen den Schollen und Flarden sichtbar, um mit einigen geschickten Wendungen hindurch steuern zu können.

Wir hatten schon die beste Hoffnung, hier einen tüchtigen Gang nach Westen zu machen, aber leider zog gegen 8 Uhr ein so dichter Nebel herauf, dass es Wahnsinn gewesen wäre, auf gut Glück weiter zu steuern. Die Wasserkanäle zwischen dem Eise waren bereits zu eng geworden, um das Schiff mit Sicherheit in dem Nebel an derselben Stelle halten zu können. An einer Scholle festzulegen, war bei der steifen Brise und dem wenigen Wasser auch eine riskante Sache und es blieb uns also Nichts weiter übrig, als genau denselben Weg wieder zurückzusegeln, den wir gekommen waren, was der Wind glücklicher Weise gestattete. Unsere Position war zu dieser Zeit 75° 20′ N. Br. und 11° 9′ W. L.

Um 12 Uhr Nachts spürten wir wieder etwas Dünung aus SO., ein Zeichen, dass wir nach Süden zu für die nächsten Meilen kein Eis mehr zu erwarten hatten. Wir steuerten deshalb beim Winde über Backbordsbug, mussten aber noch immer einen scharfen Ausguck halten, da von Zeit zu Zeit drohende Eismassen aus dem Nebel auftauchten und zum Ausweichen zwangen. Die See fing an, sehr hoch zu gehen, und das Schiff arbeitete bisweilen schwer; der Nebel war so intensiv, dass wir kaum 100 Schritt weit sehen konnten. Um uns indess nicht wieder zu weit vom Eise zu entfernen, wendeten wir gegen 8 Uhr Morgens westwärts und liessen unter kleinen Segeln langsam beim Winde laufen.

Zu unserer grossen Freude verzog sich Mittags (26. Juli) der Nebel gänzlich und wir konnten eine genaue Meridianhöhe der Sonne bekommen, wonach sich die Breite von 75° 3′ N. ergab. Diess war die richtige Position, um einen energischen Versuch zu machen, die Eisbarrière bis zur Küste zu durchbrechen, wenn es noch irgend möglich sein sollte.

Der Wind, der bis dahin südlich gewesen war, lief nach NW. und nahm bis zu einer leichten Brise ab. Das Wetter wurde wunderschön und der Himmel vollkommen wolkenleer. Ein schöneres Wetter und einen besseren Wind konnten wir uns zum Eindringen in die Eismassen nicht wünschen und es wurden deshalb auch alle nur möglichen Segel beigesetzt, um schnell genug vorwärts zu kommen.

Das Eis liess nicht lange auf sich warten, es zeigte sich in grossen Bänken und Strömen, zwischen welchen indess so viel freies Wasser bemerkbar war, dass sich ohne besondere Schwierigkeit hindurchsteuern liess. Bevor wir aber weiter vordrangen, drehten wir dicht unter Leh von einer Bank zusammengepackten Treibeises bei, um unseren verwundeten Steven mit einer Matte, die wir zu dem Zwecke eigens gemacht hatten, so gut es gehen wollte, zu verbinden. Auf harte Stösse konnten wir uns gefasst machen, aber eine weitere Zersplitterung des Stevens unmöglich dulden, wenn wir nicht befürchten wollten, den ganzen inneren Holzverband zu beschädigen und dadurch das Schiff vollkommen leck zu machen.

Um 10 Uhr Abends waren wir damit fertig und steuerten nun beim Winde in das Eis hinein, welches sich überall hinreichend lose zeigte. Der Wind lief nördlich und frischte etwas an, so dass wir rasch vorwärts kamen. Die Dünung der See war bereits nach einigen Stunden vollkommen verschwunden und am Morgen (27. Juli) waren wir ringsum von Eisschollen und grossen Flarden umgeben. Das Wetter war herrlich und die Sonne schien hell und klar über die Eismassen. Mittags befanden wir

uns nach astronomischen Beobachtungen auf 74° 42′ N. Br. und 11° 26′ W. L.

Es gewährte mir ein ausserordentliches Vergnügen, bei dem wunderschönen Wetter das Schiff zwischen den ungeheueren Eisblöcken hindurch zu steuern, die so ruhig und still da lagen und so harmlos aussahen, als ob sie niemals einem armen Schiffe Schaden zufügen könnten. Mit einem Fortgange von 3 bis 4 Knoten gehorchte das Schiff dem Steuer ausserordentlich schnell und wir wanden uns durch die engsten und complicirtesten Kanäle, ohne auch nur ein einziges Mal mit einer Scholle in Berührung zu kommen. Einem grossen Schiffe wäre es niemals möglich gewesen, sich so leicht und rasch durchzuarbeiten.

Die Mitternachtssonne, die mit ihren schrägen Strahlen die Spitzen der Eisblöcke vergoldete, fand uns noch immer zu unserer grossen Freude westwärts steuernd. Eine starke Strahlenbrechung, die das Eis im Westen bedeutend erhöhte, zeigte uns indess leider, dass nur sehr wenig offenes Wasser mehr vorhanden war und es mit unserem Fahren sehr bald ein Ende haben möchte. Das Eis am Horizonte war sämmtlich umgekehrt in der Luft zu sehen und hatte ganz den Anblick einer festen senkrechten Eiswand. Wasser war nirgends dazwischen wahrzunehmen. Das waren allerdings trostlose Aussichten, doch wollten wir wenigstens so weit wie möglich vordringen und blieben daher bei unserem Kurse oder demselben so nahe, als es uns das Eis gestattete. Es konnte ja möglicher Weise noch eine Änderung im Eise eintreten und neue Öffnungen konnten sich bilden. Das Eis wurde mittlerweile immer grösser und mächtiger, die Schollen hatten grossen Flarden Platz gemacht und hie und da zeigten sich unabsehbare zusammenhängende Felder. Um 3 Uhr steuerten wir eine halbe Stunde durch junges Pfannkucheneis hindurch, welches sich wahrscheinlich bei der letzten Windstille gebildet hatte.

Gegen 4 Uhr kamen wir in ein grosses freies Wasserbecken von mehreren Seemeilen im Durchmesser, doch hier wurde unser weiteres Vordringen mit einem Male vollständig gehemmt. Gegen Westen lagen grosse, ungeheuere Flarden und Felder so dicht zusammengepackt, dass nirgends die geringste Wasserader dazwischen zu entdecken war. Der äusserst helle und weisse Eisblink zeigte ohnediess zur Genüge, dass wir hier wenigstens auf keine Weise durchdringen konnten. Es schien, als müssten wir uns noch etwas weiter südlich wenden, um einen Durchgang zur Küste zu erzwingen, doch auch nach dieser Richtung zeigte sich nichts Tröstliches und vor der Hand blieb uns kaum etwas Anderes übrig, als in dieser Wake zu kreuzen und auf eine weitere Änderung dieses Zustandes zu warten.

Auf einer grossen Flarde, an der wir vorbeisegelten (28. Juli), zeigten sich mehrere schöne Tümpel mit süssem Wasser, und da wir doch nichts Dringenderes zu thun hatten, so ankerten wir hier, um bei Gelegenheit unseren Wasservorrath zu ergänzen. Vormittags war totale Windstille, wir blieben deshalb ruhig liegen und hatten Musse, unsere Umgebung zu betrachten und Beobachtungen über die Bewegung des Eises anzustellen. Gegen Süden schien sich die Öffnung allmählich zu erweitern, nach Norden und Nordwesten dagegen zu verengern. Hildebrandt und Sengstacke fuhren mit dem Boote nach einer enfernteren Scholle, auf welcher sie eine grosse Klappmützen-Robbe liegen sahen, die sie denn auch glücklich erlegten und mit an Bord brachten. Ich stellte unterdess die nöthigen astronomischen Beobachtungen an, um den Ort des Schiffes zu bestimmen. Dieselben ergaben 74° 33′,8 N. Br. und 14° 10′ W. L. Wir warfen das Loth aus, fanden aber mit 400 Faden noch keinen Grund.

Nach Mittag machte sich eine leichte Brise aus SSO. auf, ein unglücklicher Wind, der das Eis nur noch mehr zusammenschieben musste und wahrscheinlich auch unseren bittersten Feind, den Nebel, wieder heraufbeschwor. Wir waren mit unserer Flarde dem Eise im Norden sehr nahe gekommen und mussten deshalb wieder unter Segel gehen. Wir lavirten südwärts, nach welcher Richtung sich noch ein mehrere Seemeilen breites und langes Wasserbecken zeigte. Eine dicke Nebelbank wälzte sich bereits von SO. her über die Eisschollen langsam gegen uns heran und trotz unserer grimmigen und drohenden Blicke, mit denen wir unseren alten Feind ansahen, wurden wir doch nach wenigen Stunden vollständig eingehüllt. Zum Glück hatten wir uns die Lage des Eises genau gemerkt und wussten, wo wir das offene Wasser zu suchen hatten. Wir hielten daher das Schiff unter Segel, ohne besonders viel vom Eise belästigt zu werden. Der Nebel wurde indess immer dichter, so dass wir bald keine Schiffslänge weit mehr sehen konnten, dabei verstärkte sich der Wind so sehr, dass es schliesslich wirklich gefährlich wurde, das Schiff noch länger unter Segel zu halten.

Wir ankerten deshalb um 8 Uhr Abends an einem grossen Felde, wo wir mit Sicherheit wenigstens so lange liegen bleiben zu können glaubten, bis der Nebel sich entfernt haben würde. Ich ging in die Kajüte, um einige Stunden Ruhe zu geniessen, indem ich Herrn Hildebrandt Ordre gab, scharf auszugucken und mich bei der geringsten Änderung zu wecken.

Für diess Mal sollte ich aber keinen Schlaf bekommen; ich hörte bald, dass die Mannschaft am Deck mit den Tauen wirthschaftete und das Schiff in eine andere Lage brachte. Herr Hildebrandt kam auch bald herunter und kündigte

mir an, dass einige grosse Eisblöcke direkt in den Wind nach uns zu trieben und uns zu zermalmen drohten. Ich sprang sofort aufs Deck. Eine grosse Scholle, die wohl 10 Fuss über Wasser hatte, trieb mit grosser Schnelligkeit gerade gegen uns an. Wir hatten noch eben Zeit, das Schiff rasch etwas weiter nach hinten zu holen, als die Scholle gerade vor unserem Klüverbaum heftig mit dem Felde zusammenstiess. Hätte sie uns getroffen, wir wären sicherlich vollständig zu einem Pfannkuchen zusammengedrückt worden.

Was nun thun? Wir befanden uns in einer äusserst misslichen Lage. Bei dem sehr dichten Nebel unter Segel zu gehen, war unmöglich, da wir nicht mehr wussten, wie sich das Eis mittlerweile versetzt hatte und wo wir Öffnungen suchen sollten; liegen bleiben in beständiger Besorgniss, einer ähnlichen Gefahr wie die eben entronnene zu verfallen, war beinahe eben so schlimm. Doch war das Letztere am Ende noch von beiden Übeln das geringere, da wir durch unausgesetzte Aufmerksamkeit dem Eise wohl noch ausweichen konnten. Wir warteten also der Dinge, die da kommen sollten.

Der Nebel verzog sich glücklicher Weise um 10 Uhr auf einen Augenblick, so dass wir einen Überblick auf einige Seemeilen in die Runde erlangen konnten. Im Süden und Südosten zeigte sich noch immer hinreichend Wasser zum Manövriren des Schiffes, doch waren uns die Eisfelder im Norden so nahe auf den Pelz gerückt, dass nur noch eine Wasserstrasse von einigen Schiffslängen Breite vorhanden war und wir unfehlbar eingeschlossen worden wären, wenn wir nur noch eine einzige halbe Stunde an unserem Platze festgehalten hätten. So schnell wie möglich wurden daher alle Segel beigesetzt, die Anker an Bord genommen und das Schiff in Gang gebracht. Wir mussten natürlich gegen den Wind kreuzen, um offenes Wasser zu halten. Der Nebel verdichtete sich wieder wie vorhin, der Wind wurde stürmisch und wir wurden genöthigt, ein Reff in unser Grosssegel zu nehmen. Unsere ganze und stete Aufmerksamkeit war jetzt erforderlich, um das Schiff noch mit einiger Sicherheit bei dem starken Winde zwischen den sich oft drängenden Schollen und Flarden hindurch zu arbeiten. Ohne heftige Stösse kamen wir nicht weg, doch that die Matte gute Dienste und der Steven wurde nicht weiter beschädigt.

Gegen 1 Uhr Morgens verzog sich der Nebel vollständig und das Wetter wurde klar und heiter. Der heftige Südwind stauete indess überall im Norden und Westen das Eis zusammen und die Öffnungen schwanden mehr und mehr. Wir lagen über Backbordsbug ostwärts, aber immer mit der Absicht, wieder nach SW. zu wenden, sobald wir Platz dafür bekämen und in dieser Richtung sich das Eis einigermaassen lose zeigen würde. Aber es wollte uns nicht gelingen, hinter uns schloss sich das Eis mehr und mehr und es blieb uns zuletzt Nichts weiter übrig, als uns wieder nach Osten zurückzuziehen, wenn wir nicht besetzt werden wollten. Auf diese Weise kamen wir, ohne es zu wollen, gegen 6 Uhr Morgens (29. Juli) in ein grosses offenes Wasser. Da der Wind noch mehr zugenommen hatte, so nahmen wir das zweite Reff in das Grosssegel und lavirten nun gegen den Wind auf, so gut es gehen wollte.

Unser zweiter Versuch, die Küste zu erreichen, war also abermals misslungen. Die Jahreszeit rückte mehr und mehr vor, die Sonne berührte um Mitternacht schon beinahe den Horizont und bereits bildete sich bei Windstillen junges Eis zwischen den Schollen. Gleichwohl war es noch immer früh genug; gelang es uns nur noch im Anfang August, die Küste zu erreichen, so hatten wir noch immer einen ganzen Monat zur Erforschung derselben vor uns und konnten einige werthvolle Entdeckungen machen. Wir waren deshalb durch die fehlgeschlagenen Versuche keineswegs entmuthigt, vielmehr eifriger als je auf die Erreichung der Küste.

Den Tag über fuhren wir fort, südwärts gegen den Wind aufzukreuzen, oft zwischen dichten Treibeismassen, oft in gänzlich freiem Wasser. Obgleich der Wind sehr heftig wehte, war doch nicht der geringste Seegang im Wasser, die Luft war etwas heiig, sonst wolkenleer. Erst in der folgenden Nacht wurde das Treibeis loser und loser, es bildete lange Ströme, die sich nach Nord und Süd erstreckten, und ein hoher Seegang zeigte uns jetzt, dass wir uns wieder in einem gänzlich offenen Meere befanden.

Gegen Morgen (30. Juli) abnehmender Wind und Seegang, der Himmel war rein und wir setzten wieder alle dienlichen Segel, um abermals in das Eis einzudringen, welches sich noch immer im Westen zeigte. Unsere Position war Mittags 74° 9′,7 N. Br. und 12° 38′ W. L.

So rasch sollten wir indess diess Mal nicht dazu kommen. Eine eintretende totale Windstille stellte unsere Geduld wieder einmal auf die Probe und zum Überfluss bildete sich im Ost und Nordost eine dicke Wolkenbank, die mit Nebel oder trübem Wetter drohte. Gegen 7 Uhr Abends hatten wir auch richtig die ganze Bescherung: Wind aus Nordost und die Luft dick von Regen und Nebel. Bei solchem Winde und trübem Wetter in das Eis hinein zu laufen, wäre unsinnig gewesen und wir sahen uns daher, als wir um 10 Uhr Abends in die Nähe des Eises kamen, genöthigt, über den anderen Bug zu gehen und einfach beizudrehen. Ich legte mich zu Koje, um meinen Ärger zu verschlafen.

Am anderen Morgen (31. Juli) liess der Regen zwar nach, aber der unausbleibliche und unausstehliche Nebel hatte wieder Alles mit einem dichten Schleier überzogen und wir mussten volle 24 Stunden beigedreht liegen, ohne irgend Etwas thun zu können. Wir schliefen, assen und tranken, und um den Missmuth zu vertreiben, spielte ich mit Herrn Hildebrandt einige Partien Schach.

Erst gegen Mittag des 1. August fiel der Nebel ein wenig, der Wind, der bis dahin nördlich gewesen war, lief mehr nach NW. herum und wir setzten deshalb ohne Verzug alle nur dienlichen Segel, um einen letzten Versuch zu machen. Gelang es uns diess Mal nicht besser, so konnten wir nur alle Hoffnungen, die Küste noch zu erreichen, aufgeben. Der Strom setzte uns immer mehr südlich und ehe es uns nach einigen Tagen fruchtlosen Arbeitens gelingen konnte, nur einmal wieder die richtige Breite zu erreichen, brachen die Nächte über uns herein und die günstige Jahreszeit war vorüber.

Um 3 Uhr Nachmittags sahen wir auch wieder das Eis, welches in langen Streifen lag und sich ziemlich lose zeigte. Wir steuerten sofort beim Winde hinein und drangen auch bis gegen Mitternacht gut vor, doch nun überfiel uns abermals ein so dichter Nebel, dass es rein unmöglich wurde, auch nur einen Schritt weiter zu kommen. Es war zum Tollwerden mit diesem immerwährenden Nebel, der sich alle Augenblicke an unsere Fersen hing und überall hemmend in den Weg trat. Zurück wollten wir aber diess Mal unter keiner Bedingung und wir hielten uns deshalb zwischen den Schollen, um, sobald es sich nur einigermaassen aufhellen würde, wieder weiter vordringen zu können.

Zum Glücke wurde es auch nach einigen Stunden wieder etwas heller und wir konnten weiter segeln. Die Schollen und Flarden wurden dichter und dichter, so dass wir oft Mühe hatten, uns hindurch zu winden, ja bisweilen gezwungen wurden, mit Gewalt durchzubrechen. Wir hielten indess an und hatten auch bis gegen 10 Uhr Vormittags (2. August) einen ganz leidlichen Fortgang. Doch nun wurden die Kanäle so eng und lagen dazu in einer Richtung, nämlich gegen West und NNW., die wir mit dem Winde, welcher NW. war, nicht aufliegen konnten, so dass wir gezwungen wurden zu warten. Zum Aufkreuzen gegen den Wind war nämlich nicht Raum genug. Hier merkten wir wohl den Mangel der Dampfkraft. Der Wind war NW. (rechtweisend), der beste, den man sich im Grönländischen Eise nur wünschen kann, da derselbe das Eis am meisten lose macht und aus einander treibt; das Wetter war hell und klar und das Eis zeigte Kanäle genug zum Durchschlüpfen. Es kam aber Alles darauf an, dieselben so schnell wie möglich zu benutzen, ehe sie sich wieder schlossen oder ehe abermals schlechtes Wetter eintrat, was mit einem Dampfer leicht genug gewesen wäre. Uns blieb Nichts weiter übrig, als an einer Flarde zu ankern und zu warten, ob sich die Öffnungen noch ein wenig mehr erweitern würden.

Der Wind frischte im Laufe des Nachmittags etwas mehr auf und es fing an zu schneien. Das Eis ging aber in Folge der frischen westlichen Brise mehr und mehr aus einander und wir konnten Abends wieder unter Segel gehen, um nach Westen aufzukreuzen. Augenscheinlich löste sich das Eis mehr ab und wir kamen in immer freieres Wasser, je weiter wir westwärts vordrangen. Einmal hatten wir sogar eine Wasserstrecke von mehreren Meilen Länge und etwa einer Seemeile Breite vor uns, die sich nach WSW. erstreckte. Wir segelten derselben entlang, indem wir gelegentlich wendeten, um nicht zu viel Süd mehr zu holen. Um 12 Uhr kamen wir indess an eine Reihe von Flarden, die ziemlich eng zusammengepackt lagen. Hinter denselben war vom Maste aus ein schmaler Streifen freien Wassers zu sehen und wir versuchten es deshalb zu verschiedenen Malen, an mehreren Stellen durchzudringen, aber immer vergebens; die Flarden waren zu gross, um sie mit unserem kleinen Schiffe auf die Seite schieben zu können. Wir ankerten deshalb, um auf weitere Öffnung zu warten, die sich denn auch gegen 4 Uhr Morgens gebildet hatte.

Der Wind war sehr leicht, das Wetter schön und der Himmel beinahe gänzlich ohne Wolken. Wir gingen unter Segel und durch Laviren und theilweises Bugsiren gelang es uns auch nach einigen Stunden, westwärts von den Flarden zu kommen, wo wir vollkommen Raum zum freien Bewegen zwischen Schollen fanden, die nicht allzu gross und mächtig waren.

Vormittags (3. August) war meistens Windstille bei schönem klaren Wetter und prächtigem Sonnenschein. Zu solchen Zeiten ist es besonders schön und grossartig im Eise, Gefahr ist dann nirgends vorhanden und man kann sich mit aller Ruhe dem Anschauen der herrlichen Scenerie hingeben. Durch die mächtige Wirkung der Sonnenstrahlen wird das Eis lose und morsch, alle Augenblicke brechen grosse Blöcke krachend zusammen, die ungeheueren Felder und Flarden bersten und ein vielfaches dumpfes Echo von den verschiedenen hohen Eisblöcken unterbricht oft das tiefe Schweigen der Windstille. Einen schöneren Tag hatten wir nie vorher im Eise erlebt und ewig wird mir derselbe erinnerlich bleiben.

Mittags war unsere Position nach sehr guten astronomischen Beobachtungen 73° 19′ N. Br. und 16° 37′ W.L. Wir sahen die Küste in westlicher Richtung deutlich vor uns und hatten die beste Hoffnung, jetzt endlich unse-

ren Zweck zu erreichen. Eine leichte Brise sprang aus SW. auf und wir wanden uns bis gegen 4 Uhr Nachmittags zwischen dichten Treibeismassen hindurch, kamen aber dann in ein so freies Wasser, dass wir vom Deck aus nach Westen zu kein Stück Eis mehr sehen konnten und es aussah, als ob das freie Wasser die Küste unmittelbar bespülte.

Unsere Freude über diesen Umstand war indess nicht von langer Dauer, schon nach einer Stunde kamen wieder mehrere Eisspitzen zum Vorschein und beim Näherrücken bemerkten wir zu unserem Schrecken, dass wir ein einziges Feld von ungeheuerer Ausdehnung vor uns hatten, dessen Ende weder im Norden noch im Süden abzusehen war. Unser Fortgang war also vollständig gehemmt und wir wussten im Augenblicke wahrlich nicht, wohin wir uns wenden sollten.

Längs des Feldes nach Norden zu steuern, hätte wenig oder gar Nichts genützt, da wir in dieser Richtung etwa 4 Seemeilen entfernt ungeheuere Flarden dicht zusammengepackt liegen sahen, die wir ostwärts hätten umsegeln müssen. Ob wir aber dann, vielleicht nach mehreren Tagen Arbeit, eine Öffnung nach Westen finden würden, war, nach unseren letzten Versuchen zu urtheilen, leider sehr unwahrscheinlich. Nach Süden zu lagen Treibeismassen, die allerdings mehrere Öffnungen zeigten, aber einerseits gestattete uns der Wind nicht, hier einzudringen, und andererseits konnte es zu gar Nichts führen, eine noch südlichere Breite anzulaufen; wir befanden uns ohnehin südlich genug. Wir ankerten also, um zu beobachten, ob irgend eine Änderung in der Lage des Eises eintreten würde.

Es wurde uns indess nicht lange Ruhe gegönnt. Der Wind aus Süden, der mehr und mehr anfrischte, trieb eine Menge Schollen gegen uns und wir wurden gezwungen, nach einigen Stunden wieder unter Segel zu gehen und uns etwas mehr nordwärts zu halten. Noch will ich erwähnen, dass wir am Nachmittage mit 250 Faden Grund gefunden hatten (weichen Schlick).

Wie es bei Südwinden gewöhnlich der Fall gewesen war, so zog auch jetzt wieder ein dichter Nebel herauf und nöthigte uns beizudrehen. Wir hatten indess in dem ziemlich freien und offenen Wasser keine Noth und kamen wenig oder gar nicht mit Eis in Berührung, konnten aber Nichts weiter thun und mussten geduldig auf klares Wetter warten.

Der Wind lief allmählich ostwärts herum nach Norden und das Wetter hellte sich endlich spät Abends am 4. August wieder auf. Unsere grosse Wake hatte sich in den letzten 24 Stunden während des Nebels merklich verengert, nur gegen Norden war noch einigermaassen freies Wasser zu sehen und wir kreuzten in dieser Richtung längs des grossen Feldes auf, um zu sehen, ob dasselbe irgend einen Verlauf nach Westen zeigen würde. Wir fanden jedoch bald, dass es sich nicht westwärts, sondern im Gegentheil nach NO. unabsehbar weiter erstreckte, und ich hielt es daher für das Geeignetste, abermals an diesem Felde zu ankern, um durch Beobachtungen zu constatiren, ob eine Änderung in der Position desselben eintreten würde oder nicht. Im letzteren Falle hing es wohl mit dem Landeise zusammen und alle ferneren Versuche, noch in diesem Jahre bis zur Küste durchzudringen, mussten nutzlos erscheinen.

Wir ankerten daher um 9 Uhr Vormittags (5. August) an einer passenden Stelle, an welcher sich das Feld O. $^1/_4$ N. (missweisend) erstreckte. Das Loth wurde ausgeworfen und wir fanden mit 170 Faden Grund (Schlick); die Temperatur des Wassers war in dieser Tiefe + 0°,5 R., während sie an der Oberfläche — 0°,1 R. war. Das Loth liessen wir eine Zeit lang auf dem Grunde liegen, um zu sehen, ob wir nach irgend welcher Richtung trieben, aber nicht die geringste Änderung war zu bemerken, das Loth blieb senkrecht unter dem Schiffe liegen und nur die lose Leine erhielt eine Bucht nach Süden. Kleine Gegenstände, die wir über Bord warfen, trieben ebenfalls nach dieser Richtung an uns vorbei und auch die Eisschollen bewegten sich im Allgemeinen nach Süden und Südwesten.

Die Richtung des Schiffes änderte sich während der ganzen Zeit auch nicht um einen einzigen Viertelstrich und wir hatten daher allen Grund anzunehmen, dass das Feld wirklich fest läge. Um indess noch mehr Gewissheit hierüber zu erhalten, wurde beschlossen, wo möglich 24 Stunden an derselben Stelle liegen zu bleiben. Wir konnten dann durch astronomische Beobachtungen die Veränderlichkeit oder Unveränderlichkeit der Position zur vollen Genüge nachweisen. Mittags ergaben die sehr genauen und sorgfältigen Beobachtungen 73° 24′,8 N. Br. und 17° 22′ W. L.

Nachmittags beschäftigte ich mich damit, noch einmal die Lokalattraktion des Steuerkompasses zu bestimmen. Ich gewann beinahe für jeden Strich ziemlich genaue Beobachtungen, deren Resultat war, dass wir unsere berechnete Tafel noch als vollkommen gültig annehmen konnten. Ich erhielt für die meisten Striche sehr wenig verschiedene Werthe und es wurde demnach auch für spätere Bestimmungen die schon vorhandene Tafel zu den Correktionen der auf der See beobachteten Missweisung benutzt.

Abends war wieder totale Windstille bei wolkenleerem Himmel und über dem spiegelglatten, unbewegten Wasser

bildete sich um das Schiff herum eine dünne Eiskruste mit überraschender Geschwindigkeit. In OSO. und ONO. (rechtweisend) konnte man bis zum Horizonte freies Wasser sehen, welches indess mit vielen Schollen und Eisblöcken bedeckt war. Da das von keinem Lufthauche bewegte Meer bei dem wolkenleeren Himmel beinahe die gleiche Farbe zeigte wie der letztere und bei den schräg darauf fallenden Sonnenstrahlen eben so blendete, so sah es aus, als ob diese entfernteren Eisblöcke vollständig in der Luft schwebten, was bei den verschiedenen abenteuerlichen Gestalten derselben einen ganz eigenthümlichen Eindruck machte.

Im Süden und SW. schien eine Stockung im Treiben des Eises eingetreten zu sein; die von Norden kommenden Schollen setzten sich hier immer mehr und mehr an und wir wurden gegen 3 Uhr Morgens (6. August) genöthigt, uns von dem Felde los zu machen, um nicht eingeschlossen zu werden. Wir bugsirten in freies Wasser, setzten dann, da ein leiser südlicher Zug durchkam, Segel und steuerten ostwärts. Es war sonst nirgends offenes Wasser zu sehen.

Unsere Hoffnung, die Küste zu erreichen, war jetzt vollständig zerstört. In den letzten Tagen war es uns klar geworden, dass eine Möglichkeit dazu in diesem Jahre mit den Mitteln, die uns zur Verfügung standen, nicht mehr vorhanden war, und unter solchen Umständen würde ein längeres Verweilen im Eise nutzlos gewesen sein. Ich musste mich daher, wenngleich mit dem grössten Widerstreben, entschliessen, der Küste den Rücken zu kehren und mich wieder aus dem Eise heraus zu arbeiten.

Wir fuhren also fort, zwischen Flarden und Schollen hindurch nach Osten zu steuern. Mittags ankerten wir an einem kleinen Felde, um zu lothen und die Meridianhöhe zu beobachten. Wir fanden die Tiefe 230 Faden und die Breite ergab sich zu 73° 23′ N., ein sicheres Zeichen, dass wir an dem grossen Felde nicht südwärts getrieben waren.

Langsam arbeiteten wir Nachmittags weiter zwischen Flarden und grossen Schollen hindurch, oft nur mit vieler Mühe und Anstrengung uns einen Weg bahnend. Ein ungeheueres Eisfeld legte sich uns in den Weg, längs dessen Rande wir hinfuhren, um mehr südwärts vielleicht eine Öffnung zu finden; wir stiessen jedoch Abends überall im Süden und Osten auf so dicht zusammengepackte Flarden, dass keine Möglichkeit vorhanden war, an dieser Stelle das offene Meer zu erreichen. Wegen der eingetretenen Windstille ankerten wir abermals an einem Felde. Erst gegen Mitternacht kam eine leichte Brise aus SW. durch und wir gingen sofort unter Segel, um nicht gänzlich fest zu frieren. Es hatte sich bereits in den Paar Stunden eine viertelzöllige Eiskruste um das Schiff gebildet, die wir erst mit Stangen zerschlagen mussten, um das Schiff in Gang zu bringen.

Im Norden zeigte sich ein Streifen Wasserhimmel, der sich ganz nach Osten erstreckte, ein sicheres Zeichen, dass wir hier einen Durchgang finden würden. Wir mussten uns aber erst mehrere Meilen nordwestlich halten, um das grosse Eisfeld zu umsegeln, und kamen denn auch gegen Morgen des 7. August in ein schönes Wasser, welches augenscheinlich bis ins offene Meer hinauslief. Während der Nacht staken wir noch einmal vollständig in dem jungen Eise, welches sich überall zwischen den Schollen gebildet hatte, fest, und erst als der Wind mehr anfrischte, konnten wir dasselbe durchbrechen.

Das Wetter blieb ausgezeichnet schön, der Wind war leicht und südlich und wir näherten uns langsam dem offenen Meere, welches wir gegen Mittag bereits in Sicht hatten.

Nach astronomischen Beobachtungen war unsere Position 73° 20′,1 N. Br. und 16° 1′ W. L., die Missweisung des Kompasses war hier 41° 25′ W.

Nachmittags ankerten wir zum letzten Male an einer grossen Flarde, auf der sich Wassertümpel zeigten, um unseren Wasservorrath zu ergänzen; auch lotheten wir, fanden aber mit 400 Faden keinen Grund. Um 5½ Uhr sprang eine frische Brise aus Norden auf, wir setzten Segel, brachen durch den Seestrom und befanden uns um 8 Uhr wieder im offenen Meere.

7. Vortheile eines kleinen Schiffes. Beschluss über den ferneren Kurs. Schwerer Sturm. Temperatur- und Windverhältnisse. Nord-Spitzbergen, Moffen-Insel. Zusammentreffen mit Walross-Jägern. Sturm. Bei Kap Foster. Fahrt durch die Hinlopen-Strasse.

Abermals befanden wir uns im offenen Meer, diess Mal aber mit der niederschlagenden Überzeugung, dass der Hauptzweck der ganzen Reise, nämlich die Erforschung der Ostküste Grönlands vom 75. Grad an nordwärts, voll-

ständig misslungen war. Bei den jetzt auf diesen Breiten eintretenden Nächten noch fernere Versuche zu machen, wäre wohl Thorheit gewesen, da wir zur Genüge gesehen hatten, dass die Eisbarrière zwischen 73° und 76° zur Zeit undurchdringlich war und sich auch höchst wahrscheinlich das Landeis in diesem Jahre von der Küste gar nicht gelöst hatte.

Nach den Aussagen der Walfischfahrer war dieses Jahr in jeder Beziehung ein ganz abnormes, ein Eisjahr wie seit langer Zeit nicht. Die starken und anhaltenden NO.-Winde im Juni hatten das Eis so dicht und massenhaft auf die Küste gedrängt, dass selbst das durchschnittlich schöne Wetter und die eintretenden westlichen Winde im Juli nicht im Stande gewesen waren, eine hinreichende Lockerung hervorzubringen, um mit einem Segelschiffe durchdringen zu können.

Bei dieser Gelegenheit kann ich nicht umhin, einer Behauptung, der ich auch noch jetzt vielfach, sogar in seemännischen Kreisen, begegne, auf das Entschiedenste zu widersprechen. Es wird nämlich gesagt, mein Schiff sei viel zu klein gewesen und ich hätte selbst in günstigen Jahren doch durchaus Nichts von Bedeutung thun, die Küste vollends niemals erreichen können. Das sind Ansichten, wie sie nur die Unbekanntschaft mit arktischen Reisen aussprechen kann, und ich brauche nur auf die Geschichte der arktischen Entdeckungen hinzudeuten, um die Unrichtigkeit derselben zu beweisen. Barents, Hudson, Baffin hatten keine grössere Schiffe, ja theilweise noch kleinere, als ich eins zur Verfügung hatte, und sie sind doch überall weiter vorgedrungen und tiefer in das Eis hinein gekommen, als nachherige grössere Expeditionen.

Mit einem kleinen Schiffe kann man mit viel grösserer Leichtigkeit und dabei mit viel weniger Gefahr zwischen den gewaltigen Eismassen sich hindurch winden als mit einem grossen, und ich bin überzeugt, dass kein grösseres Segelschiff in diesem Jahre tiefer in das Grönländische Eis hätte eindringen können, als wir es gethan haben. Bei unserem zweiten Versuche am 28. Juli wäre ein grosses Segelschiff ganz unfehlbar vom Eise besetzt worden, während die „Grönland" in Folge ihrer leichten Manövrirfähigkeit wie ein Aal den zusammendrängenden Eismassen entschlüpfen konnte. Der stärkere Segeldruck und grössere Andrang, von dem so viel gesprochen wird und den ein grosses Schiff allerdings mehr hat, kommt nur in seltenen Fällen zur Geltung und dieser Vortheil wird durch die vielen grossen Nachtheile gegen ein kleines Schiff mehr wie aufgehoben.

Zur Entdeckung und Erforschung unbekannter Küsten, vor allen der mit Eis umsäumten des Polarmeeres, ist ein grosses Schiff schon seines bedeutenden Tiefganges wegen gar nicht zu gebrauchen und hier ist ein kleines Schiff erst recht vorzuziehen. John Ross sagt darüber ausdrücklich in der Vorrede zur Erzählung seiner Entdeckungsreise 1829—1833: „Ein Schiff, bestimmt für Entdeckungen in diesen Gegenden, sollte keinen grösseren Tiefgang als 10 Fuss haben; es sollte stark sein, wie das unserige, und handlich in Bezug auf die Takelung; es sollte ferner eine Dampfmaschine für gelegentliche Dienste haben" [1]).

Dass ein Dampfer einem Segelschiffe bei weitem vorzuziehen ist, liegt schon allein aus dem Grunde auf der Hand, weil man hier eine eigene Kraft zur Bewegung besitzt, die unabhängig von der Unbeständigkeit und Veränderlichkeit des Windes ist. Bei der Eisschifffahrt kommt aber noch ein anderer Umstand hinzu, der die Vortheile eines Dampfers noch ungleich höher erscheinen lässt. Bei Windstillen nämlich oder auch gerade da, wo der Wind herkommt, bilden sich die besten Öffnungen im Eise und in beiden Fällen kann ein Segelschiff nicht vordringen, wird also gerade dort aufgehalten, wo ein Dampfer den schönsten Fortgang haben kann. Ferner kann ein Dampfer leichter das junge Eis, welches sich vorzüglich im Spätsommer bei Windstille zwischen den Schollen und Flarden bildet, durchbrechen, was einem Segelschiffe nur bei frischer Brise und günstigem Winde möglich wäre. Die Gefahr wird ebenfalls bei einem Dampfer dadurch bedeutend verringert, dass man überall den Eismassen ausweichen und Schutz finden kann, wo es einem Segelschiffe nicht möglich sein würde.

Allerdings kann man mit einem Dampfer auch nicht Alles erreichen, vom Glück und von günstigen Eisverhältnissen hängt der Erfolg hauptsächlich ab, und auch wir hätten in diesem Jahre selbst mit dem geeignetsten Dampfer wenig mehr erreichen können. Die Schwedische Expedition hat diess zur Genüge gezeigt und auch Kapitän Gray, einer der erfahrensten Schottischen Walfischfahrer, spricht in einem Briefe an Herrn Dr. Petermann ganz dasselbe aus. Gray war allerdings am 30. Juli in Gale Hamkes-Bucht und versuchte zu landen, wurde aber durch den eintretenden NO.-Wind daran verhindert, welcher das Eis wieder so massenhaft auf die Küste trieb, dass er schleunigst ostwärts dampfen musste, um nicht besetzt zu werden. Er schreibt, dass hier der einzige Bruch im Landeise gewesen wäre, nördlich von der Shannon-Insel wäre Alles dicht gewesen und ein Forschungsschiff hätte in diesem Jahre Nichts machen können.

[1]) John Ross, Arctic Expedition 1829—1833, introduction, p. XIX. Scoresby ist derselben Meinung, er sagt in seinem Werke „Account of the arctic Regions", p. 24: The class of vessels best adapted for discovery in the polar seas seems to be that of 100 to 200 tons burden.

Damit ist jedoch keineswegs gesagt und noch viel weniger constatirt, dass nach den Misserfolgen dieses einzigen Jahres jetzt die weitere Erforschung der Küste Grönlands als etwas Unmögliches aufgegeben werden müsse. Im Gegentheil, meine Meinung, dass diess der einzig richtige Weg ist, auf dem man zu Schiffe in die arktische Centralregion eindringen und die Geheimnisse des Nord-Meeres gründlich erforschen kann, steht fester wie je. Ich werde später Gelegenheit nehmen wieder hierauf zurückzukommen und meine Ansichten über diesen Punkt zu entwickeln.

Es trat jetzt die Frage an uns heran, wohin wir unseren Kurs nehmen sollten, um die noch übrige Zeit des Sommers möglichst und nach besten Kräften für die Wissenschaft ausnutzen zu können. Meine Instruktion liess mich hier vollkommen im Stiche, da dieselbe einen solchen Fall, dass wir nämlich gar nicht im Stande sein würden, die Küste von Grönland zu erreichen, nicht vorausausgesehen hatte (wer konnte auch ein solches Jahr vermuthen?), und ich musste daher nach eigener bester Überlegung und Überzeugung handeln. Abermals einen Versuch zu machen, Gillis-Land von Süden her zu erreichen, schien mir nicht sehr zweckmässig zu sein, einmal deshalb, weil es überhaupt nicht sehr wahrscheinlich war, dass unsere Bemühungen wegen der schon so sehr vorgerückten Jahreszeit mit Erfolg gekrönt würden, und zweitens, weil wir im Falle eines Misslingens gerade im Süden von Spitzbergen wenig mehr zur Förderung der Wissenschaften thun konnten. Ausserdem durften wir es kaum riskiren, unser durch die letzten Versuche noch mehr geschwächtes Schiff noch einmal so tief in die schweren Eismassen, die wir sicherlich südöstlich von Spitzbergen antreffen würden, hinein zu bringen, um eine Passage zu forciren.

Weit mehr schien es daher zu versprechen, nördlich um Spitzbergen und durch die Hinlopen-Strasse zu steuern. Der südliche Theil dieser Strasse war noch von keiner wissenschaftlichen Expedition besucht worden, und gelang es uns daher nicht, von dort aus Gillis-Land zu erreichen, so konnten wir wenigstens einen Theil der Küste dort aufnehmen, manche andere werthvolle Beobachtungen anstellen und vielleicht später ostwärts von Stans Foreland wieder herumkommen. Unterwegs konnten wir unsere Beobachtungen über den Golfstrom im Westen und Norden von Spitzbergen noch vervielfältigen und, im Falle wir an der Ostküste von Spitzbergen Nichts ausrichten konnten, auf dem Rückwege noch schliesslich die Grenze und Beschaffenheit des nördlichen Packeises untersuchen. In den hohen Breiten von 79° und 80° hatten wir überdiess den Vortheil, die Sonne noch etwas länger um Mitternacht über dem Horizonte zu behalten; vor Anfang September hatten wir keine dunkelen Nächte, die natürlich das grösste Hinderniss für die Schifffahrt in den Eismeeren sind.

Alle diese Gründe bestimmten mich, den letzteren Weg einzuschlagen, und es wurde demnach auch, sobald wir gänzlich vom Eise frei waren, der Kurs direkt nach der Nordwestküste von Spitzbergen gerichtet. Der Wind war NW., die Luft klar und heiter und wir hatten Anfangs, da kein Seegang stand, einen guten Fortgang, so dass es ganz den Anschein nahm, als sollten wir rasch wieder die zackigen Gipfel Spitzbergens in Sicht bekommen. Diese Hoffnung sollte indess abermals, wie alle unsere früheren Hoffnungen, getäuscht werden, wir hatten überall mit Hindernissen aller Art zu kämpfen.

Als ich am anderen Morgen (8. August) auf Deck kam, fand ich das Schiff unter doppelt gerefften Segeln; es wehte ein vollkommener Sturm und eine hohe wilde See hatte sich bereits aufgeworfen. Da war kein Gedanke daran, irgend wie vorwärts zu kommen, Strom und Wind waren uns entgegen und widerstandslos trieben wir südostwärts. Der Sturm wurde im Laufe des Tages immer heftiger, wir wurden zu Sturmsegeln herunter gebracht, die See erreichte eine enorme Höhe und unser kleines Fahrzeug arbeitete auf eine wahrhaft furchtbare Weise. Zum ersten Male während der ganzen Reise erhielten wir verschiedene Sturzsee'n über Deck und mussten sehr auf unserer Hut sein, um nicht über Bord geschleudert zu werden.

Die Tüchtigkeit des Schiffes, die Stärke des Mastes und der Takelung, bewährten sich indess auch hier, und obgleich der Sturm beinahe 3 Tage mit ungeschwächter Gewalt anhielt, wobei die See eine solche Höhe erreichte, dass wir in einem Wellenthale für den Augenblick keinen Wind verspürten und die furchtbarsten Sturzsee'n über uns zusammenzubrechen schienen, so erhielten wir doch nicht den geringsten Schaden, weder am Schiffe, noch am Maste oder an den Segeln, und ungehindert konnten wir, als wieder gutes Wetter eintrat, unsere Reise fortsetzen. Das Einzige war, dass wir am Tage einmal mehr die Pumpen zustellen mussten.

Wir waren in diesen Tagen bis 72° 22′ N. Br. herunter getrieben worden, allerdings kein besonderes Unglück, da wir noch immer, sobald nur guter Wind eintrat, rasch genug wieder nach 80° hinaufsegeln konnten, aber wir hatten einmal kein Glück. Der Sturm liess zwar am 11. August nach, die See ging niedrig, der Himmel hellte sich auf und das Wetter wurde klar und schön, der Wind blieb aber wie angenagelt auf demselben Striche stehen und blies uns nach wie vor recht in die Zähne.

Wir setzten alle Segel beim Winde und thaten, was wir konnten, um nordwärts aufzukreuzen, machten aber

nur geringe Fortschritte. Das Schiff hatte beim Winde zu viel Abtrift und wir konnten die Schnelligkeit nicht über 5 Knoten bringen. Die Ursache davon war leicht einzusehen. Ein zersplitterter Steven, ein rauher, abgeschabter Kiel, herunterhängende Eisenplatten, die wir leider nicht beseitigen konnten, — sind wahrlich keine Dinge, die dazu beitragen, den Fortgang eines Schiffes zu erhöhen. So schon niedergeschlagen über die letzten fortwährenden Misserfolge, trug der anhaltende Nordwind und das schlechte Segeln des Schiffes keineswegs dazu bei, unserem Geiste die nöthige Schwungkraft für neue Unternehmungen zu geben. Doch was half aller Missmuth? Wir mussten uns in Geduld fügen, unsere Pflicht und Schuldigkeit thun und bessere Zeiten abwarten; wir hatten noch immer einen ganzen Monat vor uns und ewig konnte der Wind doch auch nicht aus Norden blasen.

Am 14. August, also 6 Tage nach unserem Austritt aus dem Eise, befanden wir uns Mittags auf 73° 51′ N. Br. und 1° 43′ W. L. und jetzt endlich lief der Wind, der bis dahin fortwährend aus Norden geweht hatte, allmählich durch NW. und West nach SW. Blieb nur eine frische Brise, so konnten wir jetzt noch die verlorene Zeit ziemlich wieder einbringen und hoffen, die Küste von Spitzbergen in wenigen Tagen zu erreichen.

Die Winde in dem Meere zwischen Spitzbergen und Grönland sind im Allgemeinen ausserordentlich veränderlich, sowohl in Hinsicht ihrer Richtung als auch ihrer Stärke, und Windstillen und Stürme wechseln weit rascher mit einander ab als in der gemässigten Zone. Die Stürme, die wir gehabt haben, waren überwiegend aus NO. und Nord, und brachten meistens Schnee und Regen, ein Umstand, den auch Scoresby bemerkt und als eine besondere Merkwürdigkeit anführt, die er dadurch erklärt, dass er einen südlichen, mit Feuchtigkeit geschwängerten Luftstrom während der Stürme über dem nördlichen annimmt, da letzterer an sich die grosse Feuchtigkeit nicht besitzen könne [1]). Diess ist indess eine willkürliche Annahme. Die grosse Feuchtigkeit der Nord- und Nordostwinde, vorzüglich im Spätsommer und Herbst, ist vielmehr meiner Ansicht nach ein weiterer Beweis, dass nicht allein unmittelbar um den Pol herum wenig oder gar kein Land existirt, sondern dass auch während des Sommers sich wenigstens ein theilweis offenes und schiffbares Meer bilden muss.

Von Norden lief der Wind immer nach Nordwest, die Wolken verzogen sich, das Wetter wurde hell und klar und es trat nun meistens Windstille ein, worauf dann West- und Südwestwind folgte. Die Drehung des Windes erfolgte nördlich von 75° jedes Mal gegen die Sonne herum, also gerade entgegengesetzt wie in der nördlichen gemässigten Zone, und bei Südostwinden war im Allgemeinen der niedrigste, bei Nordwestwinden der höchste Barometerstand.

Die Temperatur der Luft war während des ganzen Sommers wenig Veränderungen unterworfen und schwankte nur zwischen —3° und +3° R., der Monat Juni war entschieden der kälteste Monat. Eine Vergleichung der Temperaturen dieses Sommers mit den Dove'schen Isothermen der Normaltemperaturen, die Herr v. Freeden angestellt hat, ergiebt die beachtenswerthe Thatsache, dass der diessjährige Sommer dort um 6°,23 zu kalt gewesen ist; kein Wunder, wenn sich derselbe so ausserordentlich ungünstig zum Befahren dieses Meeres zeigte!

Mit einer frischen südwestlichen Brise liefen wir jetzt rasch auf höhere Breiten und hatten bald das Vergnügen, die Sonne, die auf 73° bereits um Mitternacht unter den Horizont verschwunden war, wieder emportauchen und volle 24 Stunden scheinen zu sehen. Das Wetter war in den nächsten Tagen regnerisch und trübe, so dass wir keine astronomischen Beobachtungen anstellen konnten und den Ort des Schiffes nach der Loggerechnung bestimmen mussten. Ich hielt deshalb einen etwas östlicheren Kurs, um schon bei Prince Charles Foreland die Küste zu erreichen und dann derselben entlang zu steuern. Am 17. August Morgens bekamen wir auch bereits die hohen, schneebedeckten Gipfel dieser Insel in Sicht. Es wehte eine frische Brise, wir hatten guten Fortgang und befanden uns Mittags nach astronomischen Beobachtungen auf 79° 5′,8 N. Br. und 10° 6′ Ö. L., also schon etwas nordwärts von Vogel-Hook.

Nachmittags hatten wir häufige Schneeschauer, so dass wir vielfach die Küste nicht sehen und den schönen Anblick der sieben gewaltigen Gletscher nördlich von der King- und Cross-Bai nur sehr beschränkt und bloss auf Augenblicke geniessen konnten. An den Bergen lag wenig Schnee und wir sahen an vielen Stellen mit Moos bewachsene grüne Matten. Der Wind blies frisch aus Süden, wir passirten Abends die Amsterdam-Insel und befanden uns nun an der Nordküste von Spitzbergen, ohne jedoch die geringste Spur von Eis zu bemerken. Sämmtliche Baien, wie auch das ganze Meer um uns her waren vollkommen eisfrei, wir konnten ohne alle Schwierigkeit weiter segeln. Die Temperatur des Meeres war noch immer +3° und auch die der Luft durchschnittlich +2° und darüber, eine Wärme, wie man sie wohl an keiner anderen Stelle unter dem 80. Grade der nördlichen Breite antrifft.

Während der Nacht fuhren wir mit einer leichten Brise an den Norweger Inseln entlang; häufige Lothungen, die wir anstellten, ergaben hier eine bisweilen äusserst geringe

[1]) Scoresby, Voyage to Greenland, p. 342.

Tiefe des Meeres. Nordwestlich von Vogelsang erstreckt sich mehrere Seemeilen hinaus eine Bank, auf welcher sich nur 7 bis 9 Faden Wasser befinden. Der Boden ist steinig. Etwas weiter ostwärts hat man wieder 20 bis 30 Faden ebenfalls steinigen Grund, nordwestlich von Welcome P^t, unter 80° 0′ N. Br., lotheten wir indess wieder 80 Faden (Schlick) und weiter ostwärts in der Nähe von der Moffen-Insel 74 Faden (Schlick und Muscheln). Nach Norden zu fällt der Boden des Meeres, wie die Schwedischen Lothungen gezeigt haben, bis zu der enormen Tiefe von 1000 Faden und darüber ziemlich steil ab.

Den 18. August Vormittags liefen wir die Moffen-Insel in Sicht und ankerten wegen Windstille an der Südseite derselben. Diese Insel wurde zuerst von Kapitän Phipps besucht und beschrieben, welcher andeutet, dass keiner der alten Seefahrer derselben erwähnt hätte, obgleich sie so ausserordentlich verschieden von allen Inseln an der West- und Nordwestküste wäre. Phipps ist deshalb der Meinung, dass diese Insel noch gar nicht lange existire, sondern sich erst allmählich durch die sich hier begegnenden Strömungen aufgeworfen hätte. Sie ragt nur wenige Fuss über die Meeresoberfläche hervor und hat eine rundliche Gestalt mit einer Lagune in der Mitte, die nach Norden zu mit dem Meere in Verbindung steht; kleine Schiffe können wohl mit Hochwasser hinüber und in die Lagune einfahren. Ankergrund findet sich rund um die Insel und man kann also hier vor jedem Sturme Schutz finden. Eine unzählige Menge Gänse und andere Vögel waren auf der Insel zu sehen, sonst weder animalisches noch vegetabilisches Leben. Nirgends fand sich auch nur eine einzige Stelle, wo irgend eine Spur von Moos vorhanden gewesen wäre. Die Strömung setzte stark südöstlich, während wir dort lagen; es war der Fluthstrom, da das Wasser wuchs.

Gegen 2 Uhr Nachmittags kam eine leichte Brise aus Nordwesten durch. Wir sahen eine Norwegische Jacht im Süden vom Land gegen uns aufkreuzen und lichteten Anker, um dieselbe zu sprechen. Als wir nahe genug waren, drehte die Jacht bei und der Kapitän und Eigenthümer derselben, Herr Mak aus Tromsö, kam zu uns an Bord. Ich erfuhr von ihm (er kam gerade aus der Hinlopen-Strasse heraus), dass das Eis zwischen dem Nordostlande und Gillis-Land vollständig fest läge, doch sei dasselbe wenigstens an der Küste, und so weit man sehen könne, nur 2 bis 3 Fuss dickes Bai-Eis, und es ging seine Meinung dahin, es sei immerhin möglich, dass dasselbe noch im Laufe des Monats aufbräche und uns einen Zugang zum Gillis-Lande bahnte. In den nächsten acht Tagen sei indess noch kein Gedanke daran, heftige Südostwinde und Regenwetter müssten jedenfalls vorher anhaltend eintreten. Es seien noch einige Schiffe im südlichen Theile der Hinlopen-Strasse, die darauf lauerten, dass das Eis nach dem Helis-Sunde zu aufbrechen sollte; sie wollten dann durch diesen Sund in das Wijde Jans Water, um auf Stans Foreland Renthiere zu schiessen. Die Walross- und Seehundsjagd sei in diesem Jahre sehr schlecht gewesen. Mak wollte nach dem nördlichen Eise steuern, um noch Seehunde zu erlegen, die er dort zu treffen hoffte; erst Mitte September wollte er nach Hause.

Noch manche gute Winke erhielt ich von ihm über die Hinlopen-Strasse und die Ankerplätze in derselben, auch gab er mir noch obendrein die Originalkarte der Schweden, die, in Mercator's Projektion entworfen, mir äusserst angenehm war und wesentliche Dienste geleistet hat. Da er kein Barometer an Bord hatte, so lieh ich ihm unser kleines Aneroid-Barometer, wofür er mir versprach, vierstündige Beobachtungen zu notiren und mir dieselben bei seiner Zurückkunft nebst den Wind- und Wetterbeobachtungen nach Deutschland zu schicken. Er hat sein Wort getreulich gehalten.

Um 6 Uhr Nachmittags trennten wir uns. Mak steuerte nordwärts und wir nach dem Eingange der Hinlopen-Strasse. Wir hatten indess während der Nacht eine totale Windstille, so dass wir wenig vorwärts kamen. Erst gegen Morgen befanden wir uns am Eingange der Strasse. Eine frische Brise aus Südost wehte recht aus derselben heraus und wir hatten uns gegen dieselbe aufzuarbeiten.

Als wir uns dem Lande näherten, sahen wir, dass grosse und ziemlich dichte Treibeismassen den ganzen Eingang zwischen beiden Ufern verbarrikadirten; weiter nordöstlich nach Low-Eiland zu lag ebenfalls viel Eis. Das kümmerte uns indess wenig; zwischen Treibeis zu kreuzen, waren wir gewohnt und bedachten uns daher auch keinen Augenblick, in diese Massen einzudringen, vorzüglich da wir wussten, dass die Strasse ziemlich frei war und der Südwind nur dazu beitragen würde, dieselbe rein zu fegen. Eine kleine Norwegische Jacht sahen wir noch unter Verlegen-Hook und es schien dieselbe ebenfalls in die Strasse hinein zu wollen. Sie folgte uns Anfangs, kehrte aber bald vor den Eismassen um und lief wieder dicht unter Verlegen-Hook, woselbst sie ankerte.

Den 19. August Vormittags wurde der Wind so heftig, dass wir genöthigt waren, ein Reff in unser Grosssegel zu nehmen. Das Eis wurde indess dünner und einige Meilen nördlich von Kap Foster fanden wir nach Süden zu die Strasse völlig frei von Eis. Mühsam kreuzten wir gegen den Wind auf, derselbe wurde immer heftiger und schien zu einem völligen Sturm anwachsen zu wollen. Der Fluthstrom, der gegen 9 Uhr eingesetzt hatte, half uns indess noch ein wenig vorwärts; um aber nicht mit der Ebbe ganz wieder aus der Strasse hinauszutreiben,

liefen wir Mittags unter Kap Foster und ankerten um 2 Uhr unweit Point Crozier in 8 Faden Wasser. Eine Norwegische Jacht, die aus der Strasse herauskam, ankerte ebenfalls Schutz suchend ganz in unserer Nähe.

Wir beobachteten um 3 Uhr Nachmittags Hochwasser bei Kap Foster, wonach sich als die Hafenzeit dieses Ortes $2^h\ 5^m$ ergeben würde. Die Beobachtung ist indess den Umständen nach nicht sehr genau und kann wohl bis zu einer Viertelstunde fehlerhaft sein. Parry giebt dieselbe in Hecla Cove nach den Beobachtungen eines ganzen Sommers zu $2^h\ 26^m$ an und die Hebung des Wassers bei Springfluthen zu 4 Fuss 2 Zoll [1]). Ich beobachtete ebenfalls am 19. August eine Hebung von 4 Fuss.

An unserem Ankerplatze war der Wind bedeutend mässiger als draussen in der Strasse und weiter in der eTrurenberg-Bai herrschte eine totale Windstille. Diese Bai ist überall, ausgenommen im Norden, wo sie nach dem Meere zu offen ist, von steilen, über 1000 Fuss hohen Bergen eingeschlossen; sie bietet ausserdem einige gute Ankerplätze, so dass ein Schiff hier vor jedem Sturm Schutz finden kann.

Bekanntlich fand Parry 1827 nach langem Suchen und vieler Mühe die geschützten Häfen und legte hier die „Hecla" in Sicherheit, ehe er seine denkwürdige Reise mit Schlittenbooten nach dem Nordpole antrat. Die „Hecla" ankerte in Hecla Cove am 20. Juni 1827; das Landeis lag damals noch im oberen Theile der Bai fest, aber die Hinlopen-Strasse war schon Anfangs Juni vollständig frei von Eis gewesen. In der That scheint das Klima an der Hinlopen-Strasse und deren Baien und Buchten im Verhältniss zur hohen Breite derselben (zwischen 79 und 80°) ein ausserordentlich mildes zu sein. Parry fand das Wetter Anfangs Juni warm und schön, der Schnee schmolz mit überraschender Geschwindigkeit und grosse Ströme Wassers stürzten überall von den Seiten der Berge [2]). Auch die Walrossjäger haben mir erzählt, dass in jedem Jahre zu Anfang Juni die Strasse bis zu den Waygat-Inseln vollkommen eisfrei würde, selbst wenn im Norden auf der See das schwere Packeis sich noch bis dicht an die Küste erstreckte. Merkwürdiger Weise ist gerade der südliche Theil der Strasse kälter und nicht in jedem Jahre zugänglich. Im Juli und August treibt die Strasse bei anhaltenden Nord- und Nordwestwinden bisweilen wieder ziemlich voll von Treibeis.

Da das Wetter ziemlich gut war, es wenigstens nicht schneiete, so fuhr ich mit dem Boote in die Bai hinein, um zu sehen, ob nicht am Lande Renthiere oder irgend ein anderes Wild zu jagen wäre. Wir landeten bei Parry's Flaggenstange und gingen am Berge entlang ganz in das Innere der Bai hinein; aber obgleich wir überall viel Moos und auch manche ganz frische Spuren von Renthieren antrafen, so war doch kein lebendes Wesen, als hie und da ein Vogel, sichtbar. Die Bai war ziemlich voll von grossen Eisblöcken, die indess mit der Ebbe, welche um 3 Uhr eintrat, sämmtlich seewärts trieben; der Südostwind draussen half und gegen Abend war nur noch am fernen Horizont etwas davon sichtbar. Auf dem flachen Lande in der Nähe von Hecla Cove fanden wir ein grosses Wasserbassin mit dem schönsten Trinkwasser, wobei wir Gelegenheit nahmen, unseren Wasservorrath zu ergänzen. Bei Parry's Flaggenstange fand sich am Strande ziemlich viel Treibholz.

In der Nacht wehte beim Schiffe und in der Strasse ein vollkommener Sturm, der auch am anderen Morgen noch ungeschwächt fortdauerte, weshalb wir unseren geschützten Ankerplatz nicht verlassen und unter Segel gehen durften. Den 20. August Vormittags hellte sich die Luft auf, das Wetter wurde schön und ich erhielt Gelegenheit, einige astronomische Beobachtungen am Lande anzustellen. Aus einer Meridianhöhe der Sonne fand ich die Breite der Landspitze zwischen Kap Foster und Point Crozier zu 79° 56′ 52″ und die Länge nach unserem Chronometer, dessen wirklichen Gang von $0^s,4$ verlierend ich hier in Rechnung bringe, zu 17° 12′ 15″ Ö. Die Schweden geben die Position desselben Punktes nach ihren Beobachtungen von 1864 auf 79° 57′ 10″ N. Br. und 17° 11′ Ö. L. an.

Gegen 5 Uhr Nachmittags kam eine leichte westliche Brise durch, und da wir durchaus keine Veranlassung hatten, an dieser bereits so gründlich erforschten Stelle länger zu verweilen, so lichteten wir Anker und steuerten weiter in die Strasse hinein. Um 7 Uhr passirten wir Kap Foster, aber der Wind verliess uns hier wieder gänzlich. Draussen auf der See stand, wie wir am Wasser sahen, eine frische Brise aus Nordwesten, während weiter in der Strasse noch immer der alte Wind aus Südost herrschte. Erst gegen 11 Uhr Abends kam eine leichte Brise aus Nordwest durch. Wir hielten uns an der westlichen Seite der Strasse, da dieselbe vollkommen rein und sicher zu befahren ist, während man sich der östlichen Seite nicht allzu sehr nähern darf. Am 21. August 2 Uhr Morgens passirten wir das Eiskap und den ungeheueren, mehrere Meilen langen Gletscher, der eine senkrechte Eiswand von 150 Fuss Höhe darbietet. Einige grosse Blöcke sahen wir mit donnerartigem Getöse herunterstürzen, die das Meer für eine kurze Zeit in heftige Bewegung setzten.

Vom Eiskap steuerten wir nun über nach Kap Selander, an den Foster-Inseln vorbei und dann an dem

[1]) Parry, Attempt to reach the North Pole, p. 134.
[2]) Parry a. a. O. p. 33.

hohen Lande entlang weiter südwärts. Sehr viele Flarden Bai-Eis und grosse Stücke Gletschereis kamen uns entgegen und wir wurden oft gezwungen auszuweichen und bedeutende Umwege zu machen. Erst als wir den Schwarzen Berg passirten, wurde des Eises weniger und wir hatten bis zum Kap Oetker freies Wasser vor uns. Hier merkte ich bald, dass die Schweden nicht weiter vorgedrungen sein konnten; die Karte, die mir bis dahin ein guter Wegweiser gewesen war und sich als vollkommen richtig gezeigt hatte, wurde hier fehlerhaft. Die kleinen Inseln lagen offenbar nicht da, wo sie auf der Karte angegeben sind, und auch der Verlauf des Landes bei Kap Oetker zeigte sich etwas anders. Ich segelte bis zu den Inseln, fand aber hier so viele und dichte Flarden Bai-Eis, dass ich es für das Gerathenste hielt, unter Land zu laufen und an einer passenden Stelle zu ankern, um erst vom Berge aus einen Totalüberblick über das Eis ostwärts von Kap Oetker zu erlangen. Ich fand guten Ankergrund östlich von Kap Torell und wir ankerten daselbst um 6 Uhr in 7 Faden Wasser.

8. Die Augusta-Bucht und ihre Umgebung. Kapitän Tobiesen. Gillis-Land und die Eisverhältnisse. Walrossjagd. Die Gletscher bei der Augusta-Bucht. Versuch, ostwärts vorzudringen. Zu Anker bei der Wilhelm-Insel.

Die Luft war, wenn auch bewölkt, doch ziemlich klar, ich fuhr deshalb auch noch an demselben Abend mit dem Boote ans Land und bestieg den etwa 700 Fuss hohen Berg am Kap Oetker. Derselbe fällt nach Westen zu nicht sehr steil ab und es machte uns wenig Schwierigkeiten, hinauf zu kommen.

Nach der See zu konnten wir leider nicht sehr weit sehen, da ein aus Südost heraufkommender Nebel den Horizont bedeckte; doch so viel wurde uns klar, dass vorläufig an ein Weiterkommen nicht zu denken sei. Unmittelbar zu unseren Füssen, nach Süden, wo die Felsen steil abfielen, lag das Eis noch fest am Lande und zeigte sich nach Osten zu, so weit wir sehen konnten, als Eine ununterbrochene Fläche. Nur gegen Südost waren einige schmale Wasseradern zwischen den ausgedehnten Feldern und Flarden von Bai-Eis bemerkbar, aber mit der Aussicht, nach einigen Meilen auf festes Eis zu stossen, wäre es zwecklos gewesen, das Schiff zwischen diese Flarden hinein zu arbeiten.

Wir wandten jetzt unseren Blick auf die nächste Umgebung und das Land. Nach Nordost zu war Nichts zu sehen als eine ununterbrochene Schneefläche, ein einziger ungeheuerer Gletscher, der in einer Neigung von etwa 15° gegen den Horizont scheinbar unbegrenzt aufstieg, wahrscheinlich bis zu einer Höhe von mehreren tausend Fuss. Überall, wo die Gestaltung der Berge es erlaubt, sendet dieser Gletscher seine Ausläufer ins Meer hinein, wie ein Blick auf die Karte (Tafel 2) zur Genüge zeigt. Weiterhin gegen Osten ragte ein kleiner schwarzer Berg, der sich allmählich nach einem gelb aussehenden Lande zu abdachte, aus der Eismasse hervor; dahinter war Alles weiss ohne irgend welche Abwechselung und man konnte nicht genau unterscheiden, wo der Gletscher aufhörte und das mit Eis bedeckte Meer anfing. Nur in nordwestlicher und westlicher Richtung von uns bot sich dem Auge ein etwas wohlthuenderer Anblick. Die beiden übrigen kleinen Berggipfel und das niedrige Land waren vollständig frei von Schnee und hie und da sah man wohl einzelne mit grünem Moose bewachsene Stellen.

Die Strasse selbst zeigte sich beinahe gänzlich frei von Treibeis und auf den Inseln war ebenfalls keine Spur von Schnee und Eis zu entdecken. Im Juni und Juli muss sich die Temperatur jedenfalls um mehrere Grade über den Gefrierpunkt erheben und dadurch ein sehr rasches Schmelzen des Schnee's und Eises eintreten, denn überall konnten wir an dem Gerölle und den völlig abgerundeten Felsblöcken die grosse Gewalt des im Frühsommer hier herunterstürzenden Wassers deutlich erkennen. Jetzt waren die Rillen und kleinen Bäche grösstentheils schon ausgetrocknet oder liefen nur sehr spärlich.

Auf dem niedrigen Lande fanden wir mehrere Renthiergeweihe, am Strande auch Überreste von Walrossen und einige alte Walfischknochen. Treibholz war ausser einigen kleinen Stücken nicht vorhanden.

Als wir gegen 9 Uhr Abends wieder an Bord kamen, herrschte dichter Nebel und eine leichte Brise aus Südost hatte sich aufgemacht. Ein Walrossjäger, den wir bereits Nachmittags zwischen den Süd-Waygat-Inseln bemerkt hatten, ankerte um 10 Uhr ganz in unserer Nähe und der Kapitän, Namens Tobiesen, stattete uns bald darauf in der Meinung, wir seien Kollegen, seinen Besuch ab, um sich zu erkundigen, wie viele Walrosse und Seehunde wir schon geschossen hätten. Er gewahrte bald seinen Irrthum; da er indess gut Englisch sprach und ausserdem ein anständiger Mann zu sein schien, so lud ich ihn ein, in die Kajüte zu kommen, wo ich ihn mit einer Pfeife Tabak und einem Glase Sherry bewirthete.

Tobiesen blieb während der ganzen Zeit, die wir im

südlichen Theile der Hinlopen-Strasse verweilten, ebenfalls in dieser Gegend; er war für mich eine äusserst interessante Persönlichkeit und ich kann deshalb nicht umhin, ihn näher zu beschreiben. In seiner Jugend — er mochte jetzt wohl 50 Jahre alt sein — war Tobiesen als gewöhnlicher Matrose gefahren, hatte dann mehrere Jahre auf einem Amerikanischen Südseefahrer als Küper gedient und sich bei dieser Gelegenheit etwas Geld erübrigt, womit er dann endlich nach seiner Vaterstadt Tromsö zurückgekommen war. Von der Zeit an war er jährlich nach Spitzbergen auf den Walrossfang gegangen, wobei er sich bald noch so viel Geld verdiente, dass er im Stande war, sich ein eigenes Schiff zu kaufen. Während des Winters lebte er dann mit seiner Familie auf einem kleinen Bauerngute, welches sein Eigenthum war, und benutzte seine Zeit dazu, sich etwas in den nautischen Wissenschaften zu vervollkommnen und sich manche sonstige nützliche Kenntnisse zu erwerben.

Einst hatte er in einem Buche gelesen, dass die Walrosse zur Winterzeit in grossen Schaaren nach der Bären-Insel gingen, und so fasste er die Idee, einen Theil seines Vermögens daran zu wagen, um einmal hier zu überwintern. Er hoffte während des Winters einen so guten Fang zu machen, dass er später im Stande sein würde, das Seefahren gänzlich aufzugeben und als unabhängiger Mann ganz seiner Familie zu leben. Den Vorsatz führte er wirklich aus [1]), leider aber nicht mit dem gehofften Erfolge, da sich den ganzen Winter über, wie er mir erzählte, nicht ein einziges Walross blicken liess.

Durch diese Expedition war er beinahe wieder ein armer Mann geworden, doch durch unausgesetzte Anstrengung gelang es ihm bald wieder, ein anderes Fahrzeug zu kaufen, womit er den Walrossfang auf Spitzbergen fortsetzen konnte. Er erzählte mir viel von diesen Reisen, dabei manches sehr Interessante über die Eisverhältnisse, vorzüglich an der Ostküste von Spitzbergen.

Im Jahre 1864 war er mit noch zwei anderen Schiffen an der Ostküste des Nordostlandes gewesen und sie hatten hier so viele Walrosse angetroffen, dass sie in kurzer Zeit volle Ladung bekamen. Unglücklicher Weise wurden sie bald darauf gänzlich vom Eise eingeschlossen und festgehalten, und da keine Aussicht vorhanden war, noch in demselben Sommer wieder frei zu kommen, wegen Mangels an Proviant und Feuerung aber nicht daran denken konnten, hier zu überwintern, so waren sie gezwungen, die Schiffe zu verlassen und in ihren Booten nach den besuchten Häfen an der Westküste von Spitzbergen zu fahren. Unter Entbehrungen und Mühseligkeiten aller Art gelangten sie auch nach 14 Tagen bis zum Eis-Fjord, woselbst sie glücklicher Weise die Schwedische wissenschaftliche Expedition trafen, welche die armen schiffbrüchigen und gänzlich ermatteten Leute aufnahm und nach Norwegen brachte.

Tobiesen erzählte mir, dass er in demselben Sommer auf einer Insel am Nordostlande gestanden und von hier aus nach Osten zu überall schiffbares Wasser gesehen hätte, Gillis-Land wäre ebenfalls deutlich sichtbar gewesen. Dieses Land, so war seine Meinung, bestehe aus mehreren Inseln, die sich noch weiter nach Norden, vielleicht bis zum 80. Grad der Breite, erstreckten; südlich von den Gipfeln, die die Schweden nach Peilungen vom Weissen Berge auf der Karte niedergelegt haben, sei keinenfalls noch mehr Land. Es sei ihm selbst einmal gelungen, sich dem Lande bis auf einige Meilen zu nähern, und von mehreren anderen Walrossjägern habe er erfahren, dass sie zu Zeiten auch von der Hinlopen-Strasse aus bis ganz in die Nähe gekommen wären.

Es ist kein Grund vorhanden, die Richtigkeit dieser Angaben zu bezweifeln, denn aus der Beschaffenheit des Eises allein geht zur Genüge hervor, dass sich zwischen Gillis-Land und Spitzbergen von Zeit zu Zeit offenes Wasser bilden muss. Alles Eis, welches wir hier sahen, mit Ausnahme des Gletschereises, war offenbar kein altes, überjähriges, sondern konnte seiner Dicke nach, die nicht über 2 bis 3 Fuss betrug, nur von einem einzigen Winter herrühren.

Es ist daher sehr wahrscheinlich, dass fast in jedem Jahre die im September und Oktober eintretenden Äquinoktialstürme das bis dahin morsch gewordene Eis vollends aufbrechen und einen Zugang zum Gillis-Lande ermöglichen. In manchem Jahre mag es wohl schon im August offen genug sein, um mit einem Schiffe durchdringen zu können.

Auch wir hatten noch immer Hoffnung, und wenn nur einige tüchtige Stürme eintraten, so konnte das Eis sehr wohl noch etwas aufbrechen. Es wurde daher auch beschlossen, auf jeden Fall bis Mitte September auszuharren und während der Zeit die nächste Umgebung etwas genauer zu erforschen. Kapitän Tobiesen wollte ebenfalls so lange bleiben, da er, falls das Eis aufbrechen sollte,

---

[1]) Es geschah dies im Winter 1865/6, bei welcher Gelegenheit Tobiesen regelmässige meteorologische Beobachtungen (dreimal den Tag) anstellte, deren Resultate von hohem Werth für die Kenntniss der Polar-Regionen sind; sie bilden die einzigen nördlich von Europa angestellten und durch einen ganzen Winter hindurch geführten meteorologischen Beobachtungen und stellen auch eine Verbindung her mit den drei Stationen auf Nowaja Semlä und der Überwinterungs-Station der 2. Deutschen Nordpolar-Expedition in Ostgrönland in 1869/70. Ich habe Tobiesen's Beobachtungen ausführlich publicirt in Geogr. Mitth. 1870, SS. 249 ff. und bei den Isothermkarten (Tafel 12 & 14) benutzt. Für den relativen Werth und die Zuverlässigkeit derselben sind die hier gegebenen Nachrichten über die Persönlichkeit Tobiesen's von Interesse, zumal die Ehrlichkeit und Glaubwürdigkeit der norwegischen Seeleute neuerdings angefeindet worden ist. A. P.

wo möglich durch den Helis-Sund steuern und im September auf Stans Foreland noch Renthiere schiessen wollte.

In den nächsten Tagen war das Wetter gut, doch meistens Windstille und der Himmel mehr oder weniger bewölkt, mitunter sogar sehr nebelig. Wir hatten das Schiff gleich am folgenden Tage nahe unter Land auf 3 Faden Wasser gelegt, weil wir dort sicherer lagen und weniger vom Treibeise beunruhigt wurden, welches vorzüglich mit dem Ebbestrom in grossen Mengen in die Strasse hineintrieb. Ich benutzte diese Zeit, um die Küste und die Inseln in der Nähe unseres Ankerplatzes aufzunehmen und zu mappiren, auch wurden, vorzüglich von Herrn Hildebrandt und Sengstacke, öfters Exkursionen nach den nächsten Bergen unternommen, wobei sie als eifrige Jäger natürlich niemals vergassen, Gewehre und Patronen mitzunehmen. Aber so sehr sie auch nach Wild, vorzüglich nach Renthieren, ausschaueten, so liess sich niemals ein lebendes Wesen blicken. Auch Tobiesen, der täglich seine beiden Fangboote Meilen weit in das Eis hinein schickte, hatte sehr wenig Glück bei der Jagd. Die Leute kamen zwar niemals ganz leer zurück, hatten aber immer nur einige Seehunde, höchst selten einmal ein Walross erlegen können.

Diese Thiere, die früher an der Westküste von Spitzbergen in grossen Heerden vorkamen, werden jetzt von Jahr zu Jahr seltener, denn sie ziehen sich weiter nach solchen Gegenden zurück, die von den Menschen nicht so leicht erreicht werden können, weshalb sich auch die Norwegischen Walrossjäger bemühen, die Ostküste von Spitzbergen entweder von Süden oder von der Hinlopen-Strasse aus zu erreichen. Gelingt ihnen diess, so machen sie noch immer einigermaassen gute Beute, sonst müssen sie sich mit Seehunden, Renthieren, Eiderdaunen &c. begnügen, welches Alles lange nicht den Werth hat wie die Walrosse.

Wegen der furchtbaren Wildheit und Stärke dieses Thieres ist es gefährlich, dasselbe im Wasser, wo es sich rasch und leicht bewegen kann, anzugreifen. Es vertheidigt sich auf das Äusserste und sucht mit seinen grossen Fangzähnen das Boot umzustürzen oder mit dem Kopf den Boden desselben einzurennen; die Walrossjäger suchen daher das Thier auch immer auf dem Eise oder auf dem Lande auf, wo es sich nur sehr schwerfällig bewegt und leicht mit Lanzen erlegt werden kann, wenn es ihm nicht gelingt, sich ins Wasser zu wälzen, was der Angreifer immer wo möglich zu verhindern suchen muss.

Nur ein einziges Mal gelang es uns, ein Walross zu erlegen. Dasselbe lag ganz friedlich auf einer Eisscholle, die in der Entfernung von einer halben Seemeile vor uns vorbei trieb. Es sehen, nach den Gewehren greifen und nebst einigen Mann ins Boot springen war für Hildebrandt und Sengstacke das Werk eines Augenblicks, und ich bezweifele sehr, dass sie in ihrem Eifer meinen Ruf, vorsichtig zu sein, noch gehört haben. Dicht herangekommen wurde das Walross mit einigen Schüssen begrüsst, die das Thier allerdings trafen, aber so wenig verwundeten, dass es sich sofort ins Wasser wälzte und nun seinerseits das Boot angriff. Es entspann sich jetzt, wie vorauszusehen, ein ziemlich hartnäckiger Kampf; die Kugeln trafen entweder nicht oder gingen nicht durch die dicke Haut hindurch und die Leute wurden genöthigt, um das Thier vom Boote abzulenken, auf das Eis zu gehen. Das verwundete und in Wuth versetzte Thier schlug jetzt ebenfalls seine Hauer in das Eis und versuchte sich empor zu heben, wurde aber hier durch eine wohlgezielte Kugel in den Kopf getödtet. Triumphirend kamen sie jetzt damit an Bord, der ungeheuere Körper wurde mit Mühe aufs Deck gewunden und das Fell abgezogen, um später das Museum in Berlin damit zu bereichern. Hildebrandt bemerkte, dass er ohne Lanzen und in einem so schwachen Boote doch nicht wieder ein Walross im Wasser so leicht angreifen würde.

Am 25. August Morgens kam eine steife Brise mit heftigem Schneegestöber aus Südost durch. Dieser Wind trieb eine solche Masse von Eis in die Strasse herein, dass wir uns genöthigt sahen, unseren Anker zu lichten, hinter die Landspitze zu segeln und in der Augusta-Bucht Schutz zu suchen. Hier findet sich südlich vom Gletscher, der im Inneren der Bucht liegt, ein schöner und sicherer Ankerplatz in 6 bis 7 Faden Wasser, wo man vorzüglich bei Südost- und Ostwinden vor Wind und Eis geschützt liegt. Nur bei Nordwestwinden ist man auch hier dem Treibeise ausgesetzt, doch können kleine Schiffe in diesem Falle gleich östlich vom Gletscher in einer kleinen Bucht auf 3 Faden Wasser einen guten Ankerplatz finden. Bei heftigen Stürmen aus Nord und Nordwest ist indess der Ankerplatz östlich von Kap Torell immer vorzuziehen.

Eine der beiden Stellen, die auf der Karte als Ankerplätze bezeichnet sind, wird unter allen Umständen sowohl vor Wind wie auch vor Eis Schutz bieten.

Nachmittags bestieg ich den Gletscher im Inneren der Bucht, was ohne besondere Mühe von NO. aus, wo sich flaches angeschwemmtes Land findet, bewerkstelligt werden kann. Die Höhe der senkrechten Wand dieses Gletschers nach dem Meere zu betrug etwa 80 Fuss; oben waren einige Moränen, von denen die südliche aus Kalksteingerölle bestand, worin sich manche Versteinerungen fanden, die nördliche dagegen aus einem schwärzlichen basaltartigen Gestein.

Die Gletscher in Spitzbergen unterscheiden sich von den Alpen-Gletschern, abgesehen davon, dass sie meistens bis ins Meer hinunter gehen und hier eine senkrechte

Wand bilden, auch noch dadurch, dass sie eine ziemlich glatte und leicht convexe Oberfläche haben, frei von allen Rauheiten und steilen Eisblöcken, welche die Alpen-Gletscher auszeichnen. Tiefe Spalten sollen nach den Beschreibungen der verschiedenen Reisenden allerdings bisweilen im Eise des Gletschers vorkommen, auf den Gletschern bei der Augusta-Bucht und der Wilhelm-Insel habe ich indess keine gesehen.

Eine fortschreitende Bewegung dieser Eismassen ist hier wohl eben so wie bei den Alpen-Gletschern mit Sicherheit anzunehmen, obgleich sie meines Wissens noch nie direkt beobachtet ist; schon die Moränen und das fortwährende Abbrechen von ungeheueren Stücken am unteren Ende geben hinreichend Zeugniss davon. Wegen des letzteren ist es sehr gefährlich, sich mit einem Boote zu nahe unter einen solchen Gletscher zu wagen; oft genügt nur ein Flintenschuss, ja schon lautes Sprechen, um die gewaltigsten Blöcke abzureissen und ins Meer zu schleudern. Das Meer ist in der Nähe dieser Gletscher meistens sehr tief, vorzüglich wenn sie zwischen zwei steilen Bergen herunter kommen.

Beechey erzählt, dass sich das Meer in der Nähe aller der Gletscher, die er in der Umgebung der Magdalenen-Bai beobachtet hätte, meistens so tief erwiesen habe, dass man mit den Tiefsee-Lothleinen keinen Grund hätte finden können. In der Augusta-Bucht ist das Meer ebenfalls gerade vor dem Gletscher am allertiefsten, 20 bis 30 Faden, und man könnte sicher überall mit einem Schiffe den Bugspriet an einen Gletscher einrennen, ohne mit dem Kiel auf den Grund zu gerathen.

Noch eine andere Norwegische Jacht kam Schutz suchend in die Bucht und legte sich ganz in unserer Nähe vor Anker. Der Kapitän derselben war so freundlich, als er einige Tage später die Heimreise antrat, einige Briefe von mir mitzunehmen und in Tromsö auf die Post zu geben. Diese Briefe sind auch Anfang Oktober in Deutschland angekommen [1]).

Am folgenden Tage, den **26. August**, war wieder totale Windstille und schönes Wetter. Die Sonne schien schön hell und es gelang mir, die Position von Kap Torell astronomisch zu bestimmen. Die Breite ergab sich im Mittel aus drei Meridianhöhen am 22., 26. und 29. August zu 79° 21′ 35″ und die Länge aus einer Reihe von Sonnenhöhen in der Nähe des ersten Vertikals nach unserem Chronometer im Mittel zu 20° 58′ 28″ Ö. Die Deklination der Magnetnadel fand ich mit Hülfe des Azimuth-Kompasses von Negretti & Zambra zu 9° 16′ W. Die Höhen waren gut und zuverlässig und einschliesslich der Fehler des Instrumentes kann die Breite nicht über 10″ fehlerhaft sein, die Länge indess wohl um einige Minuten vom wahren Werthe abweichen.

Bei Kap Torell, das vor dem stürmischen Wetter vollkommen eisfrei gewesen war, hatten sich jetzt die grossen Blöcke mehr als 20 Fuss hoch wild über einander geworfen und theilweise tief in den Sand eingebohrt. Der Andrang der Massen musste wahrhaft furchtbar gewesen sein, und obgleich wir die Gewalt des Eises, wenn es in Bewegung ist, schon vielfach während der Reise kennen gelernt hatten, so standen wir doch hier staunend vor diesen neuen Beweisen einer ungeheueren Naturkraft.

Ein heftiger Wind aus NW. nöthigte uns des Nachts, abermals um Kap Torell herum zu segeln und auf der anderen Seite derselben zu ankern. Wir hätten zwar eben so gut weiter in die Bucht hinein gehen können, doch ich zog es vor, unseren alten Ankerplatz wieder aufzusuchen, einmal weil wir dort näher am Kap lagen, wo wir immer einen guten Ausguck auf die Bewegungen des Eises hatten, und zweitens weil wir dort bequemer unter Segel kommen konnten, wenn wir einmal in das Eis hineinsegeln wollten. Dieses war nämlich meine Absicht, sobald das Wetter und der Wind günstig für einen solchen Versuch sein würden. Die Lage des Eises hatte sich allerdings wenig geändert, und obgleich es mit dem letzten Südostwind ein wenig mehr aufgebrochen war, so war doch an ein Erreichen von Gillis-Land oder auch nur an die Möglichkeit, ziemlich weiter nach Osten vorzudringen, nicht zu denken. Indess konnten wir manche nützliche Beobachtungen anstellen, und wenn nicht weiter zu kommen war, nach Thumb Point segeln, wo nach Tobiesen's Aussage ein schöner und sicherer Ankerplatz gleich südlich vom Kap zu finden sein sollte. Hier hatten wir wegen des hohen Berges eine bessere Aussicht über das Eis und konnten die Zeit mit neuen Küstenaufnahmen ausfüllen.

---

[1]) In dem Briefe an Dr. Petermann kommt eine Stelle vor, die in Schweden, wie ich zu meinem Bedauern vernommen habe, missdeutet worden ist. Die bezügliche Stelle des Briefes lautet: „Die Karte vom südlichen Theile der Hinlopen-Strasse ist nicht ganz richtig, die Schweden sind offenbar nicht hier gewesen." Diess ist in Schweden nun so ausgelegt worden, als wollte ich den Schwedischen Forschern Mangel an Aufrichtigkeit vorwerfen, indem sie als *eigene* Küstenaufnahmen Gegenden verzeichneten, die sie niemals besucht hätten, oder als wollte ich gar ihre Aufnahmen und Karten verbessern. Ein solcher Gedanke ist mir nicht in den Sinn gekommen, da ich einerseits sehr wohl wusste, dass die Schweden niemals behauptet haben, bis Kap Torell gekommen zu sein, und ich andererseits die Karte bis zur Wahlberg-Insel, dem südlichsten Punkte der Schweden, so genau gefunden hatte, dass ich jeden Berg, jede Insel, jede Bai mit Leichtigkeit identificiren konnte. Dass ich sagte: „Die Schweden sind offenbar nicht hier gewesen", geschah lediglich aus dem Grunde, um jede Missdeutung zu verhindern. Wenn man eine Küste nur von der Ferne aus peilt und danach auf der Karte niederlegt, so ist es selbstverständlich, dass das nicht so genau sein kann, als wenn man sich selbst an Ort und Stelle befindet und misst. Mit dem südlichen Theile der Hinlopen-Strasse meine ich den Theil südlich und östlich von der Wahlberg-Insel.

Am 28. August Morgens gingen wir auch mit einer sehr leichten nordwestlichen Brise unter Segel, es wurde jedoch bald totale Windstille, und ehe wir noch eine Meile weiter gekommen waren, mussten wir das Schiff wieder unter Land bugsiren und abermals ankern, — eine ärgerliche und verdriessliche Sache, besonders da das Wetter so ausserordentlich schön und klar war, wie wir es bei der vorgerückten Jahreszeit nicht oft erwarten konnten; abermals fühlten wir sehr empfindlich den Mangel der Dampfkraft.

Die Windstille hielt den ganzen Tag an. Ich benutzte die Zeit, um die bereits gemachten Peilungen zu wiederholen und meine Aufnahmen zu vervollständigen. Ausserdem wurden Exkursionen gemacht. Abends kam allerdings eine flaue Brise durch, aber uns gerade entgegen, nämlich aus OSO.; ausserdem konnten wir so wie so bei der hereinbrechenden Nacht nicht in das Eis hinein gehen. Die Sonne verschwand bereits für mehrere Stunden unter den Horizont und um Mitternacht war es, vorzüglich bei bewölktem Himmel, schon einigermaassen dunkel.

Am anderen Morgen war abermals gänzliche Windstille und dabei so schönes klares Wetter, wie wir es während unseres ganzen Aufenthaltes noch nicht gehabt hatten. Zum ersten Male sahen wir die ganze Bergkette im Westen mit dem hohen inländischen Eisplateau, aus welchem nur einzelne mit Schnee bedeckte Gipfel hervorragten, deutlich vor uns, glitzernd im schönsten Sonnenschein, — ein wahrhaft grossartiger Anblick.

Da wir wieder nicht segeln konnten, so bestieg ich das Kap, um noch einmal nach etwaigen Öffnungen im Eise auszuschauen. Nach Osten zu war die Luft nicht ganz rein und ich konnte weder das Ende des grossen Gletschers noch auch Gillis-Land erkennen. Das Eis lag indess nahe am Kap noch fest, nur nach SO. zu schien es etwas aufgebrochen zu sein, denn es zeigten sich da einige Wasserstreifen zwischen den Flarden und Feldern. Überall schien eine vollständige Windstille zu herrschen und das Wasser zeigte sich so glatt wie ein Spiegel.

Am 30. August Morgens kam endlich eine leichte Brise aus NW. durch, wir lichteten daher Anker und steuerten ostwärts, aber kaum hatten wir Kap Oetker passirt, als abermals Windstille eintrat. So blieb es den ganzen Tag hindurch und nur bisweilen füllte ein leiser Luftzug unsere Segel, doch hatten wir meistens kein Commando über das Schiff. Wir trieben zwischen grossen Flarden Bai-Eis und kamen oft mit denselben in Berührung. Abends wurde die Luft hauptsächlich im Osten so dick, dass wir den grossen Gletscher im Osten nicht mehr sehen konnten, weshalb es mir nicht möglich war, eine genaue Peilung seiner äussersten Spitze zu bekommen. Schon gleich hinter dem kleinen Gletscher östlich von Kap Oetker lag das Eis fest am Lande und wir konnten nach dieser Richtung nicht weiter vordringen.

Mittlerweile setzte der Strom einige grosse Flarden, innerhalb welcher wir uns befanden, so dicht auf das Land, dass wir nahe daran waren, auf den Strand zu kommen und auch wohl nähere Bekanntschaft mit dem Boden gemacht hätten, wenn nicht im kritischen Augenblicke eine leichte Brise aufgesprungen wäre, die uns bald befreite. Wir hielten etwas mehr vom Lande ab und drangen dann noch einige Meilen weiter vor, bis uns eine abermalige Windstille wieder zwischen den Flarden festbannte. Wegen der dicken Schneeluft konnten wir nach Osten zu wenig oder Nichts mehr sehen; erst als sich gegen 11 Uhr das Wetter wieder etwas aufhellte, bemerkten wir, dass wir uns dicht an dem festen Eise befanden. Allem Anschein nach war es noch immer Bai-Eis, zwischen welchem grosse, oft über 30 Fuss hohe Blöcke Gletschereis fest eingefroren waren. An ein Weiterkommen war hier nicht zu denken und es wurde daher beschlossen, nach Björn-Bai zu steuern, dabei aber wo möglich längs dem Rande des festen Eises hinzufahren. Doch auch diess sollte uns nicht gelingen, da die Flarden sich gegen Süden eng zusammengeschoben hatten. Wir mussten die Friedrich Franz- und Carl Alexander-Inseln westwärts umsegeln; zwischen ihnen und dem Lande fanden wir 35 und 36 Faden Wassertiefe, Schlickgrund, weiter östlich war es etwas flacher. Am Morgen kam eine beständige Brise aus Süden durch. Wir umsegelten die Inseln und kreuzten dann südwärts zwischen losem Treibeise und grossen Blöcken von Gletschereis. Die Luft war oft dick von Schnee, der Wind aber leicht. Erst Abends $10\frac{1}{2}$ Uhr ankerten wir unter Thumb Point, dem östlichen Kap der Wilhelm-Insel, in $4\frac{1}{2}$ Faden Wasser. Am anderen Morgen, den 1. September, liess ich das Schiff noch etwas weiter hinein und näher unter Land bugsiren, bis zu einer Wassertiefe von $2\frac{1}{2}$ Faden.

Es ist in diesen Gegenden immer vortheilhaft, wenn es die Umstände und die Beschaffenheit des Bodens erlauben, auf so flachem Wasser wie möglich zu liegen, da man dann weit besser vor dem Treibeise, welches überall eindringt, geschützt ist. Die tief gehenden Schollen und grössere Blöcke können das Schiff nicht mehr erreichen, indem sie schon vorher stranden, und man ist nur den kleineren Stücken ausgesetzt, denen man überdiess leicht durch Ausstecken der Ankerkette und Überlegen des Steuers ausweichen kann.

Kapitän Tobiesen, der uns einige Tage vorher bei Kap Torell verlassen hatte, fanden wir hier ebenfalls wieder vor Anker. Er hatte beide Fangboote ins Eis geschickt.

9. Die Bastian-Inseln. Lage und Beschaffenheit des Eises. Umgebung von Thumb Point. Die Bismarck-Strasse; die Gezeiten daselbst. Sturm aus Osten. Rückkehr nach der Augusta-Bucht. Erreichung der Breite von 81° 5′ N.

Das Wetter war am 1. September zu einer Besteigung der östlichen Anhöhe auf der Wilhelm-Insel nicht besonders günstig, es war nebelig und die Luft meist dick von Schnee, der Wind blies stark aus Norden. Ich fuhr mit dem Boote nach Kap Ule, um nach frischem Wasser zu suchen, da wir darauf Bedacht nehmen mussten, unsere Fässer bei Zeiten zu füllen; doch vergebens. Wohl rieselten einige Quellen vom Berge herunter, doch lief das Wasser so spärlich und war überdiess so schmutzig, dass wir nur im äussersten Nothfalle davon hätten Gebrauch machen können. Wir segelten nun nach den Bastian-Inseln, die auf den bisherigen Karten nicht verzeichnet waren, theils um weiter nach frischem Wasser zu suchen, theils um sie aufzunehmen.

Die Strömung, die bei Thumb Point nicht viel über eine Seemeile in der Stunde läuft, wurde in der Nähe dieser Inseln sehr heftig, das Wasser wirbelte förmlich um die einzelnen Landspitzen herum und zwischen den Inseln hindurch. In Folge davon war das Eistreiben hier bedeutend stärker als an der westlichen Seite, wo wir mit dem Schiffe lagen. Grosse, mächtige Schollen waren in starker rotirender und fortschreitender Bewegung und wurden oft krachend gegen Blöcke, die auf dem Grunde festlagen, geschleudert, wo sie sich steil aufrichteten, um dann mit donnerndem Geräusche zerschmettert ins Meer zurückzufallen.

Nie hatte ich etwas Ähnliches gesehen; es war ein grossartiger Anblick. Wir hatten Mühe, uns mit dem Boote hindurch zu winden, und mussten uns sehr vor den gestrandeten Blöcken in Acht nehmen. Durch geschicktes Steuern gelang es uns indess bald, dicht unter Land bei der Insel anzukommen, die nach Dr. Petermann's langjährigem Freunde Henry Lange benannt worden ist. Steile Klippen starrten uns überall entgegen, doch fanden wir eine ganz kleine Einbucht, wo wir das Boot sicher festlegen und landen konnten.

Wir kletterten die etwa 50 Fuss hohen, steilen und wild aussehenden Felsen hinauf und konnten nun unsere Umgebung etwas näher betrachten. Eine traurigere und ödere Gegend kann man sich nicht wohl vorstellen: überall nackte, wild über einander geworfene, dunkele Felsen ohne eine Spur von Erde oder Vegetation. Alles war todt und öde. Die Kanäle zwischen den einzelnen Inseln, wenigstens den östlich gelegenen, waren mit Eis ausgefüllt, dessen blendend weisse Farbe einen seltsamen Contrast gegen die düsteren Klippen bildete; auch weiter nach Süden zu war nur eine ununterbrochene Eisfläche zu sehen, die offenbar mit dem Festlande zusammenhing.

An der Südseite der Henry Lange-Insel entdeckten wir zwischen den Klippen in nicht allzu grosser Höhe über der Meeresoberfläche ein schönes Wasserbassin, allerdings mit einer zwei- bis dreizölligen Eiskruste bedeckt, aber ziemlich gross und tief genug, um auf schönes Wasser schliessen zu lassen. Wir schlugen in der Mitte ein Loch und fanden das Wasser krystallrein und wohlschmeckend. Es war allerdings mit grossen Schwierigkeiten verbunden, hier die Fässer hinauf zu schaffen und zu füllen, und es schien uns erst kaum ausführbar, doch bei näherer Untersuchung fanden wir dicht dabei eine gute und geschützte Stelle für das Anlegen des Bootes und die Felsen allmählich und platt aufsteigend. Ich gab daher Herrn Sengstacke, der bei mir war, die nöthigen Anweisungen, um noch an demselben Nachmittag hier einige Fässer mit Wasser zu füllen.

Da nichts Bemerkenswerthes weiter in dieser Einöde zu sehen war, was uns hätte einladen können, noch länger zu verweilen, so kehrten wir bald wieder an Bord zurück. Die Tiefe des Meeres ist überall beträchtlich in der Nähe dieser Inseln; ich fand in Bootslänge von den Klippen 7 Faden und etwas weiter ab 15 bis 20 Faden.

Am folgenden Morgen (2. September) fuhr ich nach Kap Ule, wo ich Behufs Aufnahme der südlichen Hälfte der Wilhelm-Insel eine Basis mass und Peilungen nach den Inseln und hervorragenden Punkten des Landes nahm. Weiter in die Bai hinein war ausser den Blöcken, die sich beinahe unausgesetzt von dem grossen Hochstetter-Gletscher loslösten, wenig Treibeis zu sehen, und wenn wir noch einen geschützten Ankerplatz nöthig gehabt hätten, so hätten wir hier nur hinein segeln und eben hinter der Landspitze ankern können.

Ich hatte die Absicht, meine Untersuchungen noch weiter auszudehnen, doch kam gegen Mittag die Sonne so schön durch, dass ich an Bord zurückkehrte, um vorerst astronomische Ortsbestimmungen zu machen. Aus einer sehr guten Meridianhöhe ergab sich die Breite von Thumb Point zu 79° 2′,1 N. Nachmittags nahm Herr Hildebrandt eine Reihe von Sonnenhöhen, woraus wir nach unserem Chronometer die Länge zu 21° 4′ Ö. fanden. Die Deklination des Kompasses ergab sich zu 10° 24′ W.

Nachmittags bestieg ich den mehr als 1000 Fuss hohen Berg am Kap, um nach dem Zustande des Eises zu sehen.

Obgleich an dieser Seite vollständig frei von Schnee und Eis, war doch das Ersteigen wegen des durchgeweichten lehmigen Bodens und der theilweis steilen Abhänge eine mühsame Arbeit und erforderte über eine Stunde Zeit. Oben auf dem Kamme des Berges lag einige Fuss hoch alter zusammengefrorener Schnee.

Es war ein klarer Tag und vorzüglich nach Süden und SO. genoss ich eine sehr weite Aussicht. Mehr nach Osten zu und nördlich über die Hinlopen-Strasse hin war es indess nebelig, so dass ich kaum Kap Torell erkennen, von Gillis-Land aber keine Spur entdecken konnte. Die hohen Berge von Barents-Land waren deutlich zu sehen. In Unicorn-Bai zeigte sich offenes, wenigstens gut schiffbares Wasser einige Meilen nach Osten zu, doch war rund umher nirgends eine, wenn auch noch so schmale, Verbindung mit dem offenen Wasser der Hinlopen-Strasse zu entdecken. Das Eis lag fest zwischen dem Weissen Berge und den Bastian-Inseln und ging von hier in einem grossen Bogen ununterbrochen fort bis einige Meilen östlich von Kap Oetker. Auch nach Süden zu am Barents-Lande war, so weit das Auge sehen konnte, kein offenes Wasser zu entdecken.

Nach meiner ungefähren Schätzung stand das feste Eis etwa bis zum 22. Längengrade, westwärts davon war es aufgebrochen und zwischen den Flarden zeigten sich viele schiffbare Kanäle, die nach der Strasse zu sich mehr und mehr erweiterten. Meine Hoffnungen, noch ostwärts vom Barents-Lande durchzukommen, waren durch diesen Anblick niedergeschlagen, da es nahezu unmöglich schien, dass binnen der kurzen Zeit von wenigen Tagen, die wir hier noch mit Sicherheit verweilen konnten, solche compakte Eismassen hinreichend aufbrechen würden, um uns einen Durchgang zu gestatten.

Kapitän Tobiesen, der mich begleitet hatte, theilte meine Meinung vollkommen, hielt es aber noch für wahrscheinlich, dass das Eis zwischen den Bastian-Inseln und dem Weissen Berge, welches bereits einige Spuren des Verfalls zeigte, im Laufe der nächsten Tage aufbrechen würde, falls nämlich Süd-Wind und Regen einträten. Geschah diess, so war ein Zugang zur Unicorn-Bai und damit zum Helis-Sunde geöffnet, und Tobiesen rieth mir, dann diesen Weg einzuschlagen, wir könnten dann in Gesellschaft nach dem Wijdejans-Water steuern. In wie weit es aber den Zwecken der Expedition entsprechen könnte, Gegenden zu befahren, die bereits von den Schweden erforscht waren, und noch dazu in einer Jahreszeit, wo man doch nicht viel mehr thun könnte, als auf die Sicherheit des Schiffes Bedacht zu nehmen, war mir noch nicht ganz klar. Indess wollte ich jedenfalls noch etwa 8 Tage daran wenden, wir hatten ja vorläufig noch genug mit der Aufnahme der umliegenden Küste zu thun. Übrigens leuchtete es mir von Tag zu Tag mehr ein, dass die Jahreszeit für Erforschungen und Entdeckungen in dieser Gegend für ein Segelschiff bald vorüber war. Meistens war das Wetter dick von Schnee und Nebel, und wenn ausnahmsweise ein schöner klarer Tag kam, so konnte man ziemlich sicher auf Windstille rechnen und deshalb mit dem Schiffe nicht vorwärts kommen.

Während unseres ganzen Aufenthaltes in der Hinlopen-Strasse hatten wir nur sehr wenige Tage gehabt, an denen wir namhafte Distanzen hätten absegeln können. Zudem wurden die Nächte zusehends dunkler und die Sonne beschrieb immer kleinere Bogen am Himmel.

Das Land im Westen von uns bot einen wenig erquicklichen Anblick dar, es war eigentlich Nichts als Schnee und Eis, beinahe eine einzige ungeheuere Gletschermasse. Der Weisse Berg trug seinen Namen ganz mit Recht, denn auch nicht eine einzige vom Schnee freie Stelle war darauf sichtbar. Die Berge am Barents-Lande waren ebenfalls mit Schnee bedeckt und das Innere vergletschert. Die Westküste von Spitzbergen ist ein wahres Paradies gegen diese traurigen, beinahe ununterbrochenen Eiswüsten an der Ostküste.

Am 3. September war wieder nebeliges Wetter, aber windstill, nur bisweilen kam ein leiser Zug von den Bergen herunter. Ich machte eine Exkursion mit dem Boote in die Bai hinein, um den Verlauf derselben zu mappiren und zugleich die Richtigkeit der Aussagen der Walrossjäger, dass vom Innern der Björn-Bai aus eine Wasserverbindung mit der Hinlopen-Strasse existire, zu constatiren. Wir fanden auch westlich der Björn-Bai eine Strasse, die somit das Land, an dem wir in den letzten Tagen verweilt hatten, als Insel nachweist. Die Strasse biegt allmählich nach Norden um und ist an der engsten Stelle nicht über eine Seemeile breit. Nach einer zurückgelegten Distanz von 9 Seemeilen kamen wir an ein Vorgebirge, von dem aus das Land plötzlich nach Osten einbiegt und dadurch die Strasse bedeutend erweitert.

Wir waren Anfangs der Meinung, wir wären schon in der Hinlopen-Strasse, aber diess erwies sich als eine Täuschung. Ein sehr hoher Berg peilte nach N. 8° O. (rechtweis.), etwa 1½ Seemeilen entfernt, und auch das westliche Ufer streckte sich noch weiter nach Norden. Eine feste Eisdecke, die etwa eine Seemeile von uns entfernt lag, verband beide Ufer; wie weit dieselbe reichte, konnten wir wegen des Nebels nicht erkennen, der ziemlich dicht über dem Eise und den Bergen hing. Eben dieses Nebels wegen war auch vorläufig an eine weitere Untersuchung nicht zu denken; dass aber wirklich eine durchgehende Strasse existirt, daran konnte man wohl nicht mehr zweifeln.

Wir fanden nämlich an der Nordseite des Vorgebirges eine grosse Menge Treibholz, welches entweder durch Seegang oder noch wahrscheinlicher durch das treibende Eis auf die Klippen geworfen und über 20 Fuss hoch aufgehäuft war. Dieses Treibholz war offenbar von Norden her gekommen. Ausserdem bemerkten wir beim Verweilen an einem der nächsten Landvorsprünge, dass die Strömung sehr stark nördlich setzte, während das Wasser fiel; es war also Ebbstrom, ein deutlicher Beweis, dass wir uns nicht in einer geschlossenen Bai befanden. Wegen des dichten Nebels kehrten wir jetzt auf demselben Wege an Bord zurück.

Am 4. September lag noch immer dichter Nebel und herrschte eine totale Windstille. An eine weitere Untersuchung des Landes oder ein Übersegeln nach den Bastian-Inseln, wie es meine Absicht gewesen war, konnten wir nicht denken, wir mussten unthätig vor Anker bleiben. Erst gegen Mittag hellte sich die Luft ein wenig auf und die Sonne kam durch. Ich schickte deshalb die Herren Hildebrandt und Sengstake mit dem Boote fort, um den Eingang der Strasse von Norden her zu suchen und die hervorspringenden Landspitzen durch Peilungen festzulegen.

Die Berge fielen an der Nordseite der Insel Anfangs steil ab, so dass keine genauen Peilungen ausgeführt werden konnten; erst weiterhin wurde das Land etwas flacher und konnte etwas sorgfältiger untersucht werden. Es war im Ganzen genommen eine traurige Öde, überall Schnee und Eis und kahle Klippen, nirgends eine Spur von Vegetation. Endlich kamen sie an einen Vorsprung, wo das Land plötzlich nach Süden umbog, und es war hier offenbar der Eingang der Strasse gefunden; doch das Eis, welches ich schon von Süden her gesehen hatte, lag von hier ab fast zwischen beiden Ufern. Das Wetter war wieder nebelig geworden, so dass sie selbst vom Berge aus das offene Wasser der Strasse nicht sehen konnten. Gleichwohl waren sie der festen Überzeugung, das offene Wasser könne nicht sehr weit entfernt sein, und da sie ohnediess den weiteren Verlauf der Strasse noch mit aufzeichnen wollten, so wurde das Boot aufs Eis gezogen und längs des Landes weiter geschleppt.

Hinsichtlich der Entfernung hatten sie sich leider etwas getäuscht, es waren mehrere Seemeilen und es gelang ihnen erst nach achtstündiger, beinahe ununterbrochener Arbeit, das offene Wasser der Strasse zu erreichen. Unglücklicher Weise war es während der ganzen Zeit so nebelig und ausserdem mitten in der Nacht, dass sie vom Lande wenig oder gar Nichts sehen konnten, daher die Resultate den grossen Anstrengungen und Mühen wenig entsprachen.

Das feste Eis bestand, wie Hildebrandt erzählte, an der Aussenseite aus Baieis, weiter nach innen zu aber augenscheinlich aus dickerem alten Eise, so dass in den letzteren Jahren die Strasse sicher nicht schiffbar gewesen sein kann. In dem offenen Theile der Strasse waren nur Gletscherblöcke sichtbar, die theils trieben, theils auch auf dem Grunde festsassen. Abgemattet und müde erreichten sie um 4 Uhr Morgens wieder das Schiff. Nach den Peilungen Herrn Hildebrandt's ist die Nordseite der Insel und der nördliche Theil der Strasse auf der Karte niedergelegt. Da keine Basis gemessen werden konnte und die zurückgelegten Distanzen nur geschätzt werden mussten, das Wetter überdiess sehr nebelig war, so kann selbstverständlich von einer grossen Genauigkeit keine Rede sein und es gelang uns auch später leider nicht, hier die Beobachtungen zu wiederholen. Über den südlichen Theil der Insel bemerke ich noch, dass hier, wenn auch nur äusserst roh, eine Basis gemessen und danach eine kleine Triangulation ausgeführt wurde, welche die Hauptpunkte einigermaassen genau bestimmte. Die zwischenliegenden Küstenlinien sind nach dem Auge eingezeichnet. Von den Bastian-Inseln sind nur einige Punkte nach Peilungen von Thumb Point und der nächsten Landspitze niedergelegt, der grössere Theil derselben aber nur nach einer rohen Zeichnung vom Berge aus.

Die Bismarck-Strasse ist überall tief genug, um sie selbst mit dem grössten Schiffe passiren zu können, und Gefahren für die Schifffahrt sind hier, wie auch an allen von uns besuchten Theilen der Küste, gar nicht vorhanden. Der letzte Ankerplatz findet sich unmittelbar südlich vom Berge Thumb Point, peilend NNO. (missweis.), etwa $^1/_4$ Seemeile entfernt, in drei Faden Wasser. Da sie wohl niemals Seegang steht, so ist es rathsam, das Schiff auf so flaches Wasser zu legen, wie der Tiefgang desselben es nur eben gestattet, indem man dann den grossen, tief gehenden Schollen nicht ausgesetzt ist. Will man tiefer in die Bai hinein segeln, so darf man sich der nächsten Landspitze nicht zu sehr nähern; die Tiefe des Wassers nimmt hier nur ausserordentlich langsam zu, unmittelbar hinter der Landspitze hat man indess wieder drei Faden Wasser und findet hier abermals einen guten Ankergrund. Im engsten Theile der Strasse hat man selbst dicht unter Land mindestens eine Tiefe von 6 bis 7 Faden an der Westseite, dicht unter den Gletschern und steilen Bergen noch bedeutend mehr.

Die Gezeiten laufen mit grosser Geschwindigkeit in der Strasse und zwischen den Inseln, und zwar kommt der Fluthstrom von NW., der Ebbstrom von SO. Bei Thumb Point hatten wir leider keine Gelegenheit, genaue Beobachtungen über die Hafenzeit anzustellen, da wir zu sehr mit anderen Arbeiten und der Sicherheit des Schiffes beschäftigt waren; doch stellte sich ganz entschieden her-

aus, dass die Fluthwelle hier um mehr als eine halbe Stunde später eintrifft wie in der Augusta Bucht, wo sich im Mittel aus mehreren Beobachtungen die Zeit des Hochwassers bei Neu- und Vollmond zu $4^h\ 40^m$ ergab [1]).

Am 5. und 6. September war das Wetter ebenfalls sehr dick von Nebel und Regen und wir konnten weder Exkursionen machen, noch auch mit dem Schiffe die südlich gelegenen Inseln untersuchen. Nachmittags erhob sich eine frische Brise aus SO., wodurch so viel Treibeis in die Bai herein gesetzt wurde, dass wir fortwährend die grösste Aufmerksamkeit darauf verwenden mussten, um nur das Schiff vom Eise frei zu halten. Unser Ankerplatz fing an, unsicher zu werden, doch wollte ich nicht gern die Position aufgeben, weil ich noch immer auf einige gute Tage hoffte, an denen Beobachtungen gemacht werden könnten. Der Wind verstärkte sich indess im Laufe der Nacht, das Eistreiben wurde mit jeder Gezeit heftiger und die Schollen füllten allmählich die ganze Bai an. Wir waren nahe daran, eingeschlossen zu werden, womit natürlich die Gefahr verbunden war, nicht allein Anker und Kette zu verlieren, sondern auch in Folge des heftigen Stromes auf den Strand geworfen zu werden. Es blieb daher Nichts weiter übrig, als getrost unter Segel zu gehen und aus der ungastlichen Bai heraus zu kreuzen.

7. September. Es wehte eine steife Brise, der Regen goss in Strömen herunter und der Nebel war so dick, dass wir den nahe liegenden Berg schon beim ersten Gang aus Sicht verloren. Das kümmerte uns aber wenig, wir kannten unsere Position und setzten daher alle nur dienlichen Segel ein, um so bald wie möglich den geschützten Ankerplatz in der Bucht zu erreichen, ehe uns der Zugang durch das Eis, welches mit dem heftigen Winde in Massen in die Strasse eintrieb, erschwert oder gar versperrt werden konnte. Wir passirten einige kleine Eisberge und mehrere grosse Flarden Baieis, wurden aber selten gezwungen, von unserem Kurse abzuweichen, und bekamen schon nach einigen Stunden die Inseln in Sicht.

Zwischen denselben und Kap Oetker lag schon Alles wie vorauszusehen, gestopft voll von Eis und die Flarden waren bereits bis zur Landspitze der Bucht vorgeschoben. Wir wandten uns indess noch ohne besondere Schwierigkeit durch und lagen um 2 Uhr Nachmittags völlig sicher in der Bucht vor Anker.

Es war in der That hohe Zeit, denn ein schwerer Sturm aus Osten brach herein und es wäre in der Strasse zwischen den treibenden Eisstrecken nicht mehr ganz angenehm gewesen. Wir strichen die Raen an Deck, gaben dem Anker genügende Kette und bargen uns dann in unserer Kajüte, wo wir das Wetter in grösster Behaglichkeit über uns austoben lassen konnten.

Unser Freund und Genosse, Kapitän Tobiesen, war ebenfalls am Vormittage hier vor Anker gegangen. Er hatte in den letzten Tagen zwischen den Süd-Waygat-Inseln gekreuzt, aber wenig oder Nichts mehr gefangen. Ich lud ihn zum Abendessen ein, bei welcher Gelegenheit wir unsere Meinungen über Wind und Wetter, über das Eis und unsere Absichten in Bezug auf die nächsten zu unternehmenden Schritte frei austauschten. Tobiesen war der Ansicht, dass dieser heftige Ostwind und Regen vielleicht noch das Eis zwischen Unicorn-Bai und den Inseln aufbrechen und dadurch einen Zugang zum Helis-Sund bahnen würden. Falls ich mich anschliessen wollte, hätte er wohl die Absicht, sobald der Wind es gestatten würde, einen Versuch zu machen. Ich merkte indess sehr wohl, dass er es mit seinem schwachen Schiffe nicht gern allein riskiren wollte, auch hatte er augenscheinlich keine Lust, noch viel länger in diesen jetzt wirklich unwirthlich werdenden Gegenden zu verweilen. Er traute dem Wetter nicht mehr recht und wagte es kaum, seine Boote auf länger als einen Tag auszuschicken. Ich erinnere mich noch sehr wohl, wie er immer vorher kam und sich nach dem Stande des Barometers erkundigte. *„I should like, what the barometer says, Mister mate, just tell me all about it"*, pflegte er zu sagen und auf die Antwort: *„Barometer is rising, Capt. Tobiesen, fine weather to come for the next 24 hours"*, eilte er sofort an Bord, ausrufend: *„Thank you! then I will send my boats away directly."*

Aber das gute Wetter wurde in der That eine Seltenheit und es war kaum mehr zu erwarten, dass uns noch irgend Etwas gelingen würde. Ich beschloss gleichwohl, wenn der Wind es gestatten würde, noch einen Versuch zu machen, südwärts durchzukommen, dann aber ohne weiteren Aufenthalt nordwärts zu segeln.

Am nächsten Morgen (8. September) lag ein dichter Nebel, der Wind hatte indessen bedeutend nachgelassen. Die Leute füllten die Wasserfässer am Lande und es wurden alle Vorbereitungen zur Reise getroffen. Nachmittags fuhr ich noch einmal nach der nördlichen Seite der Bucht, um die Peilungen dort zu wiederholen, was mir indess wegen des nebeligen Wetters schlecht genug gelang. Damit fertig machten wir eine Exkursion nach den benachbarten Bergen, wo wir vielleicht noch einige Renthiere antreffen und schiessen konnten. Die Gegend ist ganz geeignet für den Aufenthalt dieser Thiere. Flaches angeschwemmtes Land, von mehreren Gletscherbächen durchzogen und mit viel Moos bewachsen, dehnt sich etwa

[1]) An eine grosse Genauigkeit kann hier selbstverständlich nicht gedacht werden, da hauptsächlich durch das Eistreiben oft Unregelmässigkeit im Eintreten des Hochwassers Statt findet.

eine Seemeile vom Ufer nach Norden aus, wo die nicht sehr hohen Berge allmählich aufsteigen. Hinter dem nordwestlichsten Berge findet sich noch ein kleines Thal, welches man wirklich anmuthig hätte nennen können, wenn es nur im Geringsten mit Bäumen und Gesträuchen bewachsen gewesen wäre, der wellenförmige Boden trug indess Nichts als Flechten und Moose und die riesigen Gletscher im Hintergrunde erinnerten nur zu sehr daran, in welcher unwirthlichen Gegend wir uns befanden. Von Renthieren war keine Spur zu sehen, obgleich wir mehrere Geweihe und auch einen Schädel fanden. Wahrscheinlich ziehen sich die Thiere im Spätsommer und Herbst mehr in das Innere zurück und sind nur in der besten Sommerzeit dicht an den Küsten anzutreffen. Der Norweger, dem wir unsere Briefe mitgaben, hatte an derselben Stelle an einem einzigen Tage sieben Renthiere geschossen und war der Meinung, dass gerade das Thal sehr viel von diesen Thieren besucht würde. Wir kehrten ohne irgend welche Jagdbeute Abends an Bord zurück.

Am 9. September war das Wetter schön, die Sonne schien hell, leider aber war wieder totale Windstille, so dass wir nicht unter Segel gehen konnten. Mit gekürzter Kette und stehenden Segeln lagen wir den ganzen Tag, immer auf einen Luftzug wartend, aber vergebens. Während der Nacht hatte sich sehr viel junges Eis in der Bucht gebildet und es fror bei der Windstille selbst am hellen Mittage. Der Winter stand vor der Thür, das konnte nicht mehr geleugnet werden, und wir hatten alle nachgerade die Überzeugung gewonnen, dass wir mit einem Segelschiffe hier unsere Reise in keiner Weise mehr fördern konnten. Wohl war es möglich, ja sogar wahrscheinlich, dass die Äquinoktialstürme das bereits morsch gewordene Eis noch etwas zertrümmern und sich überall noch freies Wasser bilden würde, aber mit einem Segelschiffe dann noch auf Entdeckungen auszugehen, wo man lediglich alle Kraft aufbieten muss, um sich bei den Stürmen und dunkelen Nächten vor Schiffbruch zu bewahren, wäre wahrlich Wahnsinn gewesen. Man hätte dann jedenfalls irgendwo überwintern müssen, worauf wir nur im Nothfall eingerichtet waren. Es war vorauszusehen, dass der nächste Wind wie gewöhnlich Schnee und Nebel im Gefolge haben würde. Im Süden bildete sich bereits wieder eine dicke Bank.

Am 10. September Nachmittags um 2 Uhr kam endlich eine leichte Brise aus SO. durch, mit Nebel und Schnee, wie wir erwartet hatten. Der Anker wurde sofort gelichtet, die Segel eingesetzt und längs der Küste nach Norden gesteuert.

Bis gegen 6 Uhr hatten wir eine leichte Brise aus SO. und befanden uns zu der Zeit etwas nordwärts vom Schwarzen Berge; dann trat abermals Windstille ein. Um nicht ganz wieder zurückzutreiben und wegen der bevorstehenden Nacht bugsirten wir das Schiff unter Land. Hier zu ankern, war indess nicht ausführbar; die Berge fallen sehr steil ab und ganz dicht unter Land fanden wir noch mit 25 Faden keinen Grund. Mittlerweile kam eine Brise aus Norden durch, so setzten wir denn alle Segel beim Winde und kreuzten unter Land auf, so gut es gehen wollte. Die Luft wurde dick von Schnee und dadurch die Nacht so dunkel, dass wir auf eine halbe Seemeile das Land nicht mehr erkennen konnten. Wegen des Treibeises, welches noch immer in Menge vorhanden war, musste ein scharfer Ausguck gehalten werden, aber bei aller Vorsicht geriethen wir doch in ein grosses Feld von jungem Eise, welches schon eine solche Stärke hatte, dass wir trotz der frischen Brise bald vollständig feststaken und erst das Eis mit Stangen entzwei schlagen mussten, um uns wieder zu befreien. Wir waren froh, als der Tag (11. September) anbrach und uns wenigstens wieder etwas mehr Helligkeit brachte.

Gegen Mittag hatten wir uns bis zur Lomme-Bai hinauf gearbeitet. Das Wetter war unverändert, der Schnee fiel so dicht und massenhaft, wie ich noch nie etwas Ähnliches erlebt habe, Flocken wie Wallnüsse gross. Die Temperatur war indess nicht so niedrig, wie man es bei einem so scharfen Nordwind erwarten sollte, nämlich nur $-0°,5$ um Mitternacht und $+0°,2$ um Mittag. Wir hatten überhaupt während unseres ganzen Aufenthaltes in der Hinlopen-Strasse keine besonders niedrigen Temperaturen gehabt, nur ein einziges Mal beobachteten wir $-2°,2$ bei völliger Windstille und heiterer Luft, im Allgemeinen war indess die Temperatur mehr über als unter dem Gefrierpunkt.

Von der Lomme-Bai an fanden wir die Strasse nach Norden zu gänzlich frei von Treibeis und konnten ungehindert an der Westseite, die völlig rein von Untiefen ist, aufkreuzen. Das Schneegestöber und der heftige Wind kümmerten uns wenig, wir hatten ja eine klare See vor uns und ein leicht zu regierendes Schiff unter den Füssen. Das Schiff arbeitete zwar nicht mehr so trefflich wie im Anfange der Reise, aber wir kreuzten doch noch ziemlich gut auf und befanden uns am folgenden Mittage (12. September) in der Nähe von Verlegenhook. Der heftige Schneefall hielt bis zum 13. ununterbrochen an. In den letzten Stunden war der Schnee in Schauern von mehr oder weniger langer Dauer gefallen, auch der Wind kam in Stössen und wurde schwächer und es hatte ganz den Anschein, als ob das Wetter für diessmal ausgetobt hätte. Der Wind blies indess nördlich und wir fuhren fort, gegen denselben zu laviren, um noch einmal das nördliche Eis anzulaufen und über das Aussehen desselben zu berichten. Wir befanden uns Mittags auf 80° 19′ N. Br. und 14° 40′ Ö. L.

Das Wetter wurde schön und die Sonne kam durch; wir liefen über Steuerbordbug noch 30 Meilen in nordöstlicher Richtung und sahen dann bei Sonnenuntergang das Eis, welches vor uns ziemlich dicht lag; die Schollen waren aber nicht von besonderer Grösse und hatten auch nicht mehr das kernige Aussehen wie vor wenigen Monaten. Die untergehende Sonne zeigte uns leider noch einen hellen Eisschein im Norden und es stand daher zu erwarten, dass wir nicht gar lange mehr nach dieser Richtung vordringen könnten. Wir kreuzten indessen, ohne auf Hindernisse zu stossen, noch die ganze Nacht weiter, allerdings bei einer flauen Brise, wo wir wenig Fortgang machen konnten. Am 14. Mittags beobachteten wir die Höhe des unteren Sonnenrandes im Meridian zu 12° 23′, woraus sich die Breite von 80° 42′,5 N. ergab. Die Länge nach Chronometer war 17° 6′ Ö. und die Missweisung des Kompasses 17° 2′ W.

Mit einer flauen Brise segelten wir noch einige Meilen weiter nordwärts, sahen aber bald auch im NW. und Norden das Eis auftauchen. Beim Näherkommen zeigte sich dasselbe nach NW. und West ziemlich dicht, nach Norden jedoch etwas loser und es waren hier wenigstens noch mehrere Meilen schiffbares Wasser vor uns. Um 8 Uhr Abends zog jedoch ein dichter Nebel aus SO. herauf und der Wind haschte mehr an. Die Nacht brach herein und es war unter diesen Umständen natürlich nicht möglich, weiter in das Eis hineinzudringen. Es steht hier folgende Stelle im Tagebuche:

„Bei dem heraufziehenden Nebel und der einbrechenden „Nacht war es natürlich unmöglich, in das Eis hineinzusteuern. „Beizudrehen und auf den Tag oder überhaupt auf klares „Wetter zu warten, nur um vielleicht noch einige Minuten „Nord machen zu können, hielten wir nicht der darauf zu „verwendenden Zeit werth, wir hätten sonst wohl den Brei„tenparallel 81° 30′ erreichen können. So viel hatten wir „gesehen, dass das Eis bei anhaltenden Nordwinden etwas „aus einander geht und es einem Dampfer bei solcher Gele„genheit wohl möglich sein würde, eben um diese Jahres„zeit weiter nach Norden vorzudringen. Mit einem Segel„schiff lässt sich indess, wie auch zahllose Versuche gezeigt „haben, hier durchaus Nichts machen, denn gerade dann, „wenn sich das Eis etwas aus einander giebt, nämlich bei „Nordwinden und Windstille, kann ein Segelschiff nicht „nordwärts vordringen. Für uns wäre es ohnediess Unsinn „und mit zu grossem Risiko verbunden gewesen, noch um „diese späte Jahreszeit in das schwere nördliche Eis ein„zudringen, da unser Schiff bereits zu sehr geschwächt „ist, um noch irgendwie harte Stösse von den Eisschollen, „die nicht zu vermeiden sind, aushalten zu können. Es „war uns nur darum zu thun, die Grenze und das Aussehen „des Eises um diese Jahreszeit festzulegen. Die nördlichste „Grenze ist höchst wahrscheinlich nordwestlich von den „Sieben Inseln, weiter östlich und weiter westlich liegt „das Eis südlicher."

Um 8½ Uhr wendeten wir uns südwestwärts, um die Rückreise anzutreten. Unsere Position war 81° 4′,5 N. Br. und 16° 23′ Ö. L. Wir steuerten dem Eise entlang, welches sich weit nach SW. und Westen erstreckte, und waren in der Nacht öfters genöthigt zu wenden. Es ergab sich, da wir auch über Backbordbug bei südöstlichem Kurse auf Eis stiessen, dass wir in eine grosse Bucht hineingerathen waren. Erst am Morgen des 15. kamen wir frei von allem Eise und hatten nun eine klare See vor uns.

10. Rückreise. Allgemeine Resultate. Schlussbemerkungen.

Die Rückreise verlief im Allgemeinen wie alle übrigen Seereisen mit der gewöhnlichen Abwechselung von schlechtem und gutem Wetter, nur hier mit dem Unterschiede, dass wir von ersterem verhältnissmässig mehr aufzuweisen hatten und die Sonne nur noch selten die dichten Wolken zu durchdringen vermochte. In den ersten Tagen hatten wir viel mit widrigen Winden zu kämpfen und Schnee und Nebel hinderten jegliche Fernsicht, so dass wir sehr selten einen Blick auf die jetzt vollständig mit Schnee bedeckten Berge Spitzbergens bekamen. Das Letzte, was wir davon sahen, war Vogelhuck, welche Spitze wir am 17. September Mittags OSO. (missweisend) peilten, etwa 25 Seemeilen entfernt. Veränderliche und theils leichte Winde liessen uns in den nächsten Tagen keinen besonders grossen Fortgang machen, vorzüglich da das Schiff wegen des zersplitterten Steven kaum mehr bei einer flauen Brise durch das Wasser zu bringen war. Endlich bekamen wir aber einen beständigen starken Nordostwind, der uns so schnell aus dem kalten Polarmeere heraus und in ein verhältnissmässig mildes Klima hinein brachte, dass wir den plötzlichen Wechsel der Temperatur Anfangs ordentlich unangenehm empfanden. Wir legten in drei Tagen beinahe 9 Breitengrade zurück. Wenn das Wetter klar war, sahen wir jetzt beinahe in jeder Nacht mehr oder weniger starke Nordlichter, die oft mehrere Stunden den nördlichen Horizont erleuchteten. Ein besonders starkes hatten wir am 27. September Abends auf etwa 61° 30′ N. Br. Dasselbe dauerte die ganze erste Wache, die Zacken

schossen bis zum Zenith empor und im Osten und Westen bildeten sich oft starke Krümmungen, die eben so rasch wieder verschwanden. Am 28. September Abends hatten wir die Hellvö-Leuchtthürme in Sicht, das Wetter war aber stürmisch mit heftigem Regen, der Wind kam aus Osten, so dass wir mit doppelt gerefften Segeln beinahe die ganze Nacht liegen mussten, ohne uns dem Lande nähern zu können. Erst um 2 Uhr Morgens hellte sich die Luft auf, der Wind lief nördlich; wir nahmen die Reffe aus den Segeln und steuerten dem Lande zu. Um 7 Uhr Morgens steuerten wir zwischen die Scheeren hinein, passirten die Leuchtthürme und erhielten bald darauf einen Lootsen, der das Schiff Abends 11 Uhr im Hafen von Bergen an Anker brachte.

In Bergen hielten wir uns nicht lange auf. Sobald Nachricht von Deutschland eingelaufen war und ich die Matrosen aus Tromsö abbezahlt und entlassen hatte, gingen wir am 3. Oktober Morgens 6 Uhr wieder unter Segel, um unsere Reise nach der Weser fortzusetzen. Wir sichteten Helgoland am 9. Oktober Mittags, der Wind war indess südlich und leicht, so dass wir uns am anderen Morgen noch einige Meilen unterhalb Wangeroog befanden und auch jetzt noch nicht einmal Aussicht hatten, Bremerhaven im Laufe des Tages zu erreichen. Zu unserer grossen Freude kam uns indess Herrn Rosenthal's Schleppdampfer „Diana" entgegen, der uns ohne Weiteres ins Schlepptau nahm und in wenigen Stunden nach Bremerhaven brachte, wo wir auf eine so grossartige Weise empfangen wurden, wie wir es uns wahrlich niemals hätten träumen lassen.

Hiermit schliesse ich den Bericht über diese erste von Deutschland ausgerüstete Nordpolar-Expedition, doch sei es mir gestattet, noch einige Bemerkungen über ihre Resultate und meine Ansichten über die einzuschlagenden Wege zur weiteren Förderung arktischer Entdeckung hinzuzufügen.

Die Expedition war zurückgekehrt, ohne dass nur eines der grossen Ziele derselben hätte erreicht werden können. Überall waren ihr Hindernisse entgegengetreten, die nicht zu bewältigen gewesen waren. In dieser Beziehung kann sie als eine unglückliche, gänzlich misslungene betrachtet werden, damit ist aber keineswegs gesagt, weder dass sie gänzlich resultatlos geblieben, noch dass der eingeschlagene Weg zur Lösung der Polarfrage ein falscher gewesen wäre. Die meteorologischen Beobachtungen, die Beobachtungen über Temperatur und Strömungen des Meeres, die Lothungen, die Aufnahmen an der Ostküste Spitzbergens, die dort gemachten Sammlungen liefern immerhin einen guten, wenn auch kleinen und unbedeutenden Beitrag zu unserer Kenntniss der Polargegenden und sind für die Wissenschaft nicht ganz ohne Werth. Doch schlage ich diese Resultate ziemlich gering an und weiss, dass sich dieselben in keiner Weise mit denen der Schwedischen Expeditionen messen können, die bedeutend werthvollere Beobachtungen gemacht und der Wissenschaft mehr Dienste geleistet haben, als wir es zu thun vermochten.

Aber wir haben noch etwas Anderes aufzuweisen, was augenblicklich wichtiger ist als die aufgezählten unbedeutenden Resultate für die Wissenschaft, und das ist der Umstand, dass Deutschland endlich auch auf diesem Gebiete in die Reihe der grossen seefahrenden Nationen eingetreten und nicht mehr gesonnen ist, hinter anderen zurückzubleiben. Als eine seefahrende Nation, als eine grosse und mächtige Nation, die sich rühmen darf, auf der Höhe der Kultur und Bildung unserer Zeit zu stehen, ist es unsere Pflicht, uns auch an die Lösung einer Aufgabe zu machen, die seit mehr als 300 Jahren das Ziel und Streben aller übrigen seefahrenden Nationen gewesen ist. Dass wir hierzu den Anfang gemacht, und wenn auch für diessmal erfolglos zurückgekehrt, doch dabei die Ehre unserer jungen Nord-Deutschen Flagge in jeder Weise aufrecht erhalten haben, das allein ist schon Erfolg genug.

Dazu haben wir werthvolle Erfahrungen in dieser eigenthümlichen, mit so vielen Schwierigkeiten verbundenen Schifffahrt gemacht, die in Bezug auf eine zweite, besser und vollständiger ausgerüstete Expedition wohl nicht zu gering anzuschlagen sind. Gerade eine solche zweite Expedition muss die Vortheile dieser ersten vorläufigen, gleichsam pionirenden Expedition erst in das rechte Licht setzen und dann wird sich auch ferner herausstellen, dass der eingeschlagene Weg zur Erreichung des grossen Zieles der richtige war.

Zwar haben wir in diesem Jahre die Ostküste von Grönland nicht erreichen können, haben es auch nicht vermocht, weiter nach Norden vorzudringen, ja kaum so weit wie andere Schiffe vor uns, damit ist aber durchaus noch nicht constatirt, dass eine Erreichung der Küste überhaupt nicht möglich und ein Eindringen in das arktische Centralbecken zu Schiff zu den grössten Unwahrscheinlichkeiten gehöre. Ein einmaliger Versuch und noch dazu mit unzureichenden Mitteln will nicht viel sagen und kann als kein vollgültiger Beweis angenommen werden. Zwar die Schweden behaupten jetzt, gestützt auf die Erfahrungen dieses Jahres, dass man, um den Pol zu erreichen, im Norden von Spitzbergen etwa auf Walden-Insel überwintern und dann im Frühjahr zu Schlitten über das Eis nach Norden vordringen müsse. Ich halte diess für eine sehr subjektive Meinung, die sich durch Nichts weiter begründen lässt, als dass man in der That bis jetzt mit Schiffen im Norden von Spitzbergen nicht weiter hat vordringen

können, und wenn ich auch nicht gerade von vorne herein die Möglichkeit leugnen will, auf diesem Wege endlich den geographischen Punkt, nämlich den Pol, erreichen zu können, so möchte ich doch auf einige Umstände aufmerksam machen, die einem solchen Projekt entgegenstehen und weit eher dafür sprechen, vorerst wenigstens arktische Entdeckung noch weiter zu Schiff zu verfolgen.

Mein nächster Grund dafür ist die Beschaffenheit des Eises, die Bewegungen desselben und die Meeresströmungen. Alles Eis zwischen Spitzbergen und Grönland besteht allerdings dem grössten Theile nach nur aus Flächeneis, doch darf man sich darunter nicht glatte zusammenhängende Ebenen denken, auf denen man mit Schlitten verhältnissmässig leicht vordringen könnte, die Oberfläche dieses Eises ist vielmehr mit zahlreichen, oft 20 bis 30 Fuss hohen Eishügeln (Hummocks) bedeckt, überall rauh und uneben und das Eis ist in Flarden und Schollen zerbröckelt, die mehr oder weniger breite Wasserzellen zwischen sich entstehen lassen. Felder von vielen Meilen Ausdehnung mit einer nicht allzu rauhen Oberfläche trifft man allerdings wohl bisweilen an, doch kann man auf einer Schlittenreise über ein tiefes Meer nicht allzu sehr darauf rechnen, vielen solcher Felder hinter einander zu begegnen. Ferner ist das Eis fortwährend in Bewegung, selbst im Winter, wie es die Beobachtungen gezeigt haben, da Schiffe, die noch im Spätherbst im Eise besetzt wurden, mit demselben während des Winters nach Süden trieben. Das Eis setzt sich also auch im Winter um den Pol herum nicht fest; es muss dort ein grosses Meerbecken existiren, wofür auch noch die ungeheuren Tiefen sprechen, die sich, wie die Lothungen der Schweden gezeigt haben, im Norden von Spitzbergen überall vorfinden. Ist aber ein grosses Meerbecken vorhanden, in welchem das Eis auch im Winter treibt und sich nur etwa an den Küsten festsetzt, so ist doch wohl eine natürliche Folge davon, dass dann wegen der fortwährenden Strömung in den Sommermonaten, wo sich kein neues Eis bildet, offene Wasserstrassen zwischen dem Eise entstehen müssen. Die Polarströmung setzt an der Küste von Grönland 10 bis 12 Seemeilen im Etmal südwärts, wie meine eigenen und zahlreiche andere Beobachtungen genügsam bewiesen haben, der Eisstrom hat dort eine Breite von mindestens 15 bis 20 Deutschen Meilen; an einer bestimmten Stelle fliesst also binnen 24 Stunden eine Eismasse von mindestens 40 Quadratmeilen Oberfläche vorbei und eine eben so grosse Fläche muss doch in derselben Zeit offenbar irgendwo vom Eise befreit werden. Ein im Spätsommer schiffbares Meer um den Pol herum hat sonach allein aus diesen Gründen mindestens eine Wahrscheinlichkeit für sich.

Nun findet sich allerdings im Norden und NW. von Spitzbergen immer, selbst noch im September, eine für Schiffe undurchdringliche Eisbarrière, aber diess kann nicht wohl anders sein, wenn man wieder den Einfluss der Strömungen in Betracht zieht. Der Golfstrom läuft nämlich an der ganzen Westküste von Spitzbergen hinauf, ja ist sogar noch an der Nordküste deutlich erkennbar; hier stösst er mit dem von Nord und NO. kommenden Polarstrome zusammen, taucht höchst wahrscheinlich unter und setzt seinen Lauf noch weiter unterhalb des kalten Stromes fort [1]).

Die Eismassen, die der letztere mit sich führt, werden hier also verhindert, frei nach Süden zu treiben, und eine nothwendige Folge davon ist, dass das Eis sich zusammendrängen und eine Barrière bilden muss, die immer nahezu geschlossen bleibt, so viel freies Wasser sich auch im hohen Norden unmittelbar in der Nähe des Poles bilden mag. Ich würde es daher niemals anrathen, im Norden von Spitzbergen mit einem Schiffe vorzudringen, und aus demselben Grunde ist es auch nicht rathsam, zwischen 80° und 76° N. Br. zu versuchen, westwärts nach der Küste von Grönland durchzudringen; man wird hier ebenfalls in den meisten Fällen auf dicht zusammengepackte Eismassen stossen. Erst wo die beiden Strömungen, der Polarstrom und der Golfstrom, vollständig parallel neben einander laufen und dem Eise eine freie Bewegung gestatten, kann man mit mehr Aussicht auf Erfolg hoffen, den Eisstrom, vorzüglich bei Westwinden, quer zu durchbrechen und die Küste von Grönland zu erreichen.

Dass das zusammengedrängte Packeis im Sommer nicht ganz bis nach dem Pol, ja nicht einmal bis zum 83. Breitenparallel liegt, davon zeugen die Beobachtungen Sir Edward Parry's auf seiner denkwürdigen Schlittenreise im Jahre 1827. Schon als der 82. Breitengrad überschritten war, wurde eine südliche Drift des Eises beobachtet, die sich noch verstärkte, je weiter sie nach Norden vordrangen; das Eis wurde wieder dünner und kleiner, als es bisher gewesen, und auf $82\frac{3}{4}°$, der höchsten Breite, die erreicht werden konnte, sagt Parry ausdrücklich: „So klein war das Eis jetzt um uns her, dass wir genöthigt waren, für die Nacht um 2 Uhr Morgens den 25. Juli Halt zu machen, da wir uns auf dem einzigen Stücke Eis von dem, das in Sicht war, befanden, dem wir unsere Boote während der Ruhezeit anzuvertrauen wagen durften".

---

[1]) Die angestellten Tieftemperatur-Beobachtungen scheinen für diese Hypothese zu sprechen. Ich konnte leider des Wetters wegen nicht so häufig Beobachtungen anstellen, wie es wohl wünschenswerth gewesen wäre, indess fand ich doch im hohen Norden das warme Wasser in einer bedeutend grösseren Tiefe als weiter südlich auf der Breite der Bären-Insel, wo schon in 60 Faden eine Temperatur von 0° war. Letzteres ist jedenfalls ein Zeichen, dass hier der kalte Nowaja Semlä-Strom unter dem Golfstrome nach Westen fliesst.

So war das Eis auf 82½° beschaffen [1]).

Parry mochte allerdings wohl gerade ein für Schlittenfahrten sehr ungünstiges Jahr getroffen haben, es hatte in dem Sommer gerade sehr viel geregnet; doch die Rauheit und Unebenheit des Eises, die südliche Drift desselben und die enormen Schwierigkeiten der Fortbewegung bleiben im Wesentlichen dieselben, wenn das Eis auch in den verschiedenen Jahren mehr oder weniger dicht und zerbrochen angetroffen werden mag.

Wer als Seemann Parry's Reise aufmerksam gelesen hat, wird sich sicher nicht mehr für Schlittenfahrten im arktischen Meere begeistern können. Parry selbst spricht sich ganz entschieden gegen eine Wiederholung des Experimentes aus, selbst wenn vorher auf einer hohen Breite überwintert und im Frühjahre die Reise begonnen würde. Blosse Schlitten oder leichte Schlittenboote, die von Hunden oder Renthieren gezogen würden, seien durchaus nicht anwendbar, da man immer darauf gefasst sein müsse, auf mehr oder weniger breite Wasserstrassen zu stossen. Auch sei die Beschaffenheit des Eises oft solcher Art und einige Stellen so schwierig zu passiren, dass kein Thier im Stande sein würde, vorwärts zu kommen. Thiere seien jedenfalls mehr ein Hinderniss als eine Hülfe. Der Frühling hätte allerdings das für sich, dass das Eis dann weniger aufgebrochen und der Schnee fester wäre als mitten im Sommer; aber erstlich würde dazu eine Überwinterung nöthig sein, welche die Kraft und Energie der Mannschaft etwas schwächen würde, und zweitens müsste ein bei weitem grösseres Gewicht an warmer Kleidung und Feuerung mitgenommen werden.

Durch die fortwährenden furchtbaren Anstrengungen und das Leben in freier Luft würde überdiess die Kraft der Mannschaft so sehr in Anspruch genommen, dass um ein Drittel mehr Nahrung für Jeden erforderlich wäre als unter gewöhnlichen Umständen, was wiederum die Schwierigkeiten vermehren würde [2]).

Gesetzt auch den Fall, es gelänge, nach den unsäglichsten Anstrengungen wirklich einmal auf diese Weise den Pol zu erreichen, so wäre dadurch meiner Ansicht nach noch wenig gewonnen, da, weil man eben alle Aufmerksamkeit lediglich darauf richten müsste, nur das Leben zu erhalten, und immer aus Mangel an Nahrungsmitteln schleunigst wieder umkehren müsste, so gut wie gar keine wissenschaftlichen Beobachtungen, geschweige Sammlungen gemacht werden könnten. Die beiden Hauptvortheile arktischer Expeditionen, nämlich die Erweiterung unserer geographischen Kenntnisse und die Förderung der Nautik nebst der Ausbildung unserer Seeleute, würden bei Schlittenfahrten gänzlich wegfallen und mit Schiffen muss daher die grosse Frage gelöst werden. Nun knüpft sich unser Wissen hauptsächlich an die Erforschung von Land, an die Aufschliessung der Küsten, und deshalb müssen wir diese weiter verfolgen und damit vorerst so weit wie möglich nach Norden vordringen. Grönland erstreckt sich aller Wahrscheinlichkeit nach weit in die arktische Central-Region hinein, und ich bin fest überzeugt, dass mit der gänzlichen Aufschliessung der Küsten dieses Landes zugleich das Geheimniss des Nordpols entschleiert sein wird. Die Ostküste eignet sich sehr wohl dazu, um zu Schiffe daran hinauf zu arbeiten, und ist keineswegs so gänzlich unzugänglich, wie früher wohl behauptet worden ist [1]).

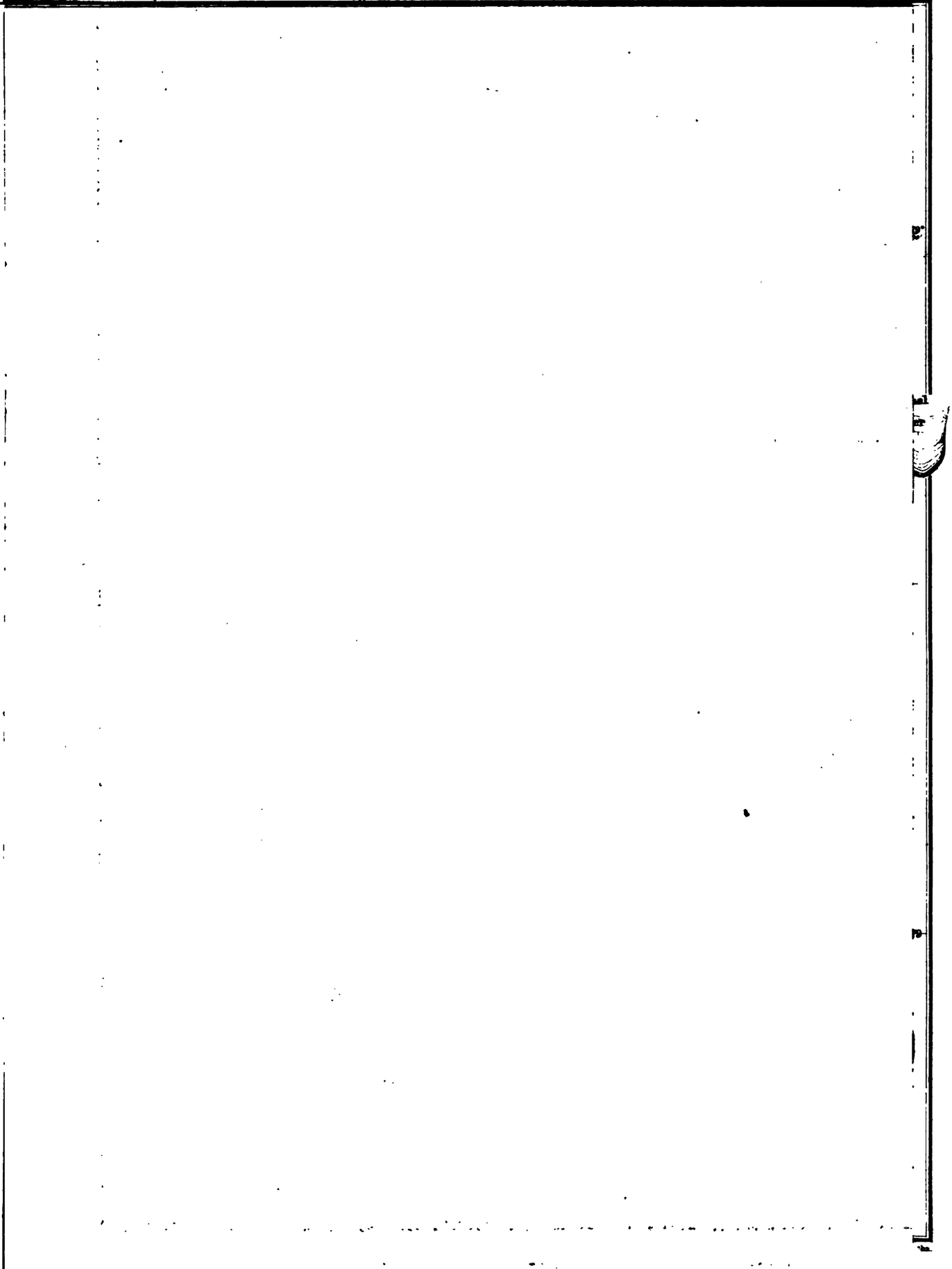
Die grösste Schwierigkeit besteht sicherlich darin, die Eisbarrière zu durchbrechen; ist diess erst einmal gelungen, so wird man bei Beharrlichkeit und Ausdauer und mit einem tüchtigen geeigneten Schiffe jedenfalls während der Monate August und September vorwärts kommen können. Auf eine Überwinterung muss man natürlich immer vorbereitet sein.

Es ist ein grosser Irrthum, wenn man meint, es seien grosse Schiffe erforderlich, um die arktische Entdeckung weiter zu fördern. Gerade das Gegentheil findet Statt; meine eigenen Erfahrungen und die Urtheile der ersten und letzten arktischen Seefahrer [2]) sprechen sich ganz entschieden für kleine Schiffe aus, und zwar je kleiner, desto besser, sowohl wegen ihrer besseren Manövrirfähigkeit als auch ihrer verhältnissmässig viel bedeutenderen Stärke. Da man aber Dampfkraft haben und ausserdem bedeutendes Material und viel Proviant mitnehmen muss, auch genügende Bequemlichkeit für die Besatzung erforderlich ist, so darf man um deswillen nicht gar zu kleine Dimensionen nehmen. Ein 150 bis 200 Tonnen grosses, stark gebautes Schiff, mit Schoonertakelung und einer Hochdruckhülfsmaschine versehen, möchte das geeignetste Schiff sein.

[1]) Parry, Attempt to reach the north pole, p. 101.
[2]) Parry a. a. O. p. 143—146.

[1]) Ich verweise hier auf die bezüglichen Stellen in den Geographischen Mittheilungen, wo dieser Gegenstand ausführlich behandelt ist.
[2]) Scoresby, Account of the Arctic regions, vol. I, pp. 24—26; John Ross, Arctic expedition 1829—33, introduction, p. XVIII.

Druck der Engelhard-Reyher'schen Hofbuchdruckerei in Gotha.



AUSTRALIEN

NACH DEM

STANDE DER GEOGRAPHISCHEN KENNTNISS IN 1871.

NACH ORIGINALEN UND OFFIZIELLEN QUELLEN KARTOGRAPHISCH

DARGESTELLT

VON

A. PETERMANN.

NEBST EINEM GEOGRAPHISCH-STATISTISCHEN COMPENDIUM

VON

C. E. MEINICKE.

---

1. ABTHEILUNG: DIE NORDHÄLFTE AUSTRALIENS, IN 4 KARTENBLÄTTERN.

(ERGANZUNGSHEFT N°. 29 ZU PETERMANN'S „GEOGRAPHISCHEN MITTHEILUNGEN).

GOTHA: JUSTUS PERTHES.

1871.

INHALT.

I. Die Entdeckung des Continents Australien. Seite

Einleitung: Die älteren Entdeckungsreisen bis auf Cook . . . 1
1. Die Erforschung der Küsten Australiens 2
2. Die Erforschung von New South Wales und Victoria . . 5
3. Die Erforschung von Süd-Australien 10
4. Die Erforschung von West-Australien 12
5. Die Erforschung von Central-Australien und Queensland . 15

II. Die natürliche Bildung des Continents Australien.

Einleitung: Berg- und Tiefländer 21
1. Das Bergland von Victoria und New South Wales . . . 22
2. Das Bergland von Queensland 22
3. Das Bergland von Nord-Australien 23
4. Das Bergland des nordwestlichen Australiens . . . . . Seite 23
5. Das Bergland von West-Australien 23
6. Das Bergland von Süd-Australien 24

Das Innere des Continents: 24
1. Das südöstliche Tiefland und das Tiefland des Murray und Darling 25
2. Das Tiefland der Torrens-See'n und des unteren Barku . 26
3. Das Tiefland des Gairdner-See's 26
4. Das Central-Australische Bergland 27
5. Das Tiefland des Burke 27
6. Das Tiefland von Carpentaria 28
7. Das westliche Tiefland 28

Karten:

Tafel 1, 2, 3, 4. Specialkarte von Australien in 8 Blättern. Nach originalen und offiziellen Quellen von A. Petermann, 1871
Maassstab 1 : 3.500.000. (Nördliche Hälfte.)

Vorwort.

Ich übergebe hiermit den Freunden der Geographie eine kartographische Darstellung des Continentes Australien, die mich — neben vielfachen andern Arbeiten —, während eines Zeitraumes von nahezu 10 Jahren beschäftigt hat. Absicht und Wunsch war es, diese Arbeit schon viel früher abzuschliessen und dem Publikum zu übergeben, allein nichts behindert grössere Arbeiten mehr, als unzählige kleine, wie sie schon allein in Verbindung mit der Redaktion einer Zeitschrift wie die „Geographischen Mittheilungen" fast tagtäglich auftauchen, jene unterbrechen und bei Seite schieben. Bei der Wiederaufnahme derselben findet sich alsdann, zufolge des rollenden Charakters aller geographischen und kartographischen Dinge, fast immer, dass die bereits gethane Arbeit durch neuere Forschungen und Aufnahmen mehr oder weniger affizirt wurde und nicht selten von Neuem zu geschehen hat. Ganz besonders hat mir die Geographie und Erforschung der Polar-Regionen seit nahezu 7 Jahren viel Zeit gekostet und manche andere Arbeit beeinträchtigt und geschädigt; da dieselbe aber nunmehr gründlich in Gang gebracht worden ist, kann ich meine Zeit wieder in erhöhtem Maasse anderen Arbeiten zuwenden.

Die vorliegende Specialkarte von Australien, von der die nördliche Hälfte jetzt erscheint, die südliche Hälfte binnen vier Wochen nachfolgen soll, veranschaulicht im Zusammenhange den ganzen Continent in einem Maassstabe, der unserer jetzigen Kenntniss des Landes in weitaus den meisten Theilen so ziemlich erschöpfend entspricht und — was in mehr als einer Beziehung von Interesse ist —, in demselben Maassstab entworfen ist, als die 13 Uebersichtskarten Europäischer Länder (Deutschland, politische Uebersicht und Eisenbahnen, Oesterreich, Frankreich, Spanische Halbinsel, Italien, Britische Inseln, Dänemark, Norwegen, Schweden, Russland, Kaukasien, Türkei) in Stieler's Hand-Atlas. [1])

Die Karte ist nach einem umfangreichen Quellen-Material bearbeitet, das während einer langen Reihe von Jahren von mir angesammelt wurde, und sich in dieser Vollständigkeit ausserhalb Australien vielleicht an keinem andern Orte in Europa oder anderwärts zusammenfinden dürfte, England nicht ausgenommen. Diese Quellen umfassen: eine reiche Sammlung der betreffenden Reisewerke in ihren Originalausgaben, eine Masse australischer Zeitungen, in denen allein die Berichte vieler der wichtigsten neueren Reisen aus den letzten 30 Jahren *in extenso* erschienen sind, die vollständige Reihe der englischen Küstenaufnahmen, die Special-Kartenwerke, die geologischen Aufnahmen, die umfangreichen Kataster-Aufnahmen, endlich viele aus Australien direkt mir mitgetheilte höchst werthvolle handschriftliche Karten und Dokumente aus den verschiedenen *Surveyor-Generals-Offices.*

Einen grossen Theil dieses kostbaren Quellen-Materials verdanke ich der bereitwilligen Unterstützung und Generosität englischer und australischer Regierungsbehörden und der Güte verschiedener Freunde und Correspondenten in Australien und England, wofür ich hiermit öffentlich meinen verbindlichsten Dank ausspreche. Ganz besonders muss ich der stets bereitwilligen und aufopfernden wissenschaftlichen Vermittlung meines verehrten Freundes des Chevalier Dr. F. v. Mueller, Direktors des Botanischen Gartens in Melbourne, dankbarst gedenken.

Ueber den geographischen und kartographischen Standpunkt des australischen Continentes hätte ich gern eine eingehende Denkschrift verfasst und der Karte beigegeben, bei einer grundlegenden Behandlung der geographischen Wissenschaft, wie sie die seit Decennien durchgeführten desfallsigen Bestrebungen in Deutschland zu Ehren gebracht hat in der Welt, erscheint dies sogar unbedingt erforderlich; jedoch hat die Beigabe eines grösseren Textwerkes zu einer solchen Karte auch ihre Schattenseiten: ihre Herausgabe würde dadurch noch

[1]) Im Maassstabe von 1 : 3.700.000, die Karte von Australien ist in 1 : 3.500.000, ein geringer Unterschied, der für die meisten praktischen Zwecke keine Bedeutung hat.

weiter hinausgeschoben werden, da die Abfassung einer solchen Denkschrift keineswegs so leicht neben der Abfassung der Karte erfolgt, sondern wieder eine Arbeit für sich ist, und dann würde sie wenigstens einen starken Quartband erfordern, der zwei- bis dreimal so viel kosten würde als die Karte selbst [1]), vielen Abnehmern derselben an sich vielleicht nicht einmal erwünscht sein und als eine trockene wissenschaftliche Schrift gewiss von Vielen gar nicht gelesen werden.

Es ist deshalb, wenn auch mit schwerem Herzen meinerseits, von der Beigabe einer solchen Denkschrift wenigstens bei dieser Gelegenheit abgesehen, und eine Art Trost darin gefunden worden, dass die 17 Bände der „Geographischen Mittheilungen" so zu sagen eine fortlaufende Erläuterung zur Kartographie Australiens bilden und in jedem Jahrgange Berichte oder Abhandlungen enthalten, die auf die Erforschung und Geographie dieses Continentes Bezug haben. [2]) Indem zunächst hierauf verwiesen wird, sei in Bezug auf das kartographische Material bemerkt, dass meine Karte, den gegenwärtigen Standpunkt unserer Kenntniss möglichst erschöpfend vertretend, auch u. A. die bis zur letzten Post in Australien erschienenen Original-Kartenwerke gebührend berücksichtigt hat; unter diesen ist ganz besonders zu nennen die Karte von Queensland von Thomas Ham [3]), die, ein grösseres Gebiet als irgend eine andere ähnliche Karte umfassend, auch entsprechend viel Neues bringt, und dieses Neue in guter Verarbeitung; gerade im Bereiche von Queensland sind aber in den letzten 10 Jahren grössere Gebiete aufgenommen oder erforscht wurden, als in andern Theilen des Continentes.

Da eine umfängliche Denkschrift über den kartographischen Standpunkt des australischen Continentes bei dieser Gelegenheit aus verschiedenen Gründen also nicht wünschenswerth oder durchaus nothwendig erschien, hat anstatt dessen Herr Director Prof. Dr. Meinicke, einer der ersten Kenner und Schriftsteller über Australien, ein geographisch-statistisches Compendium verfasst, welches vielleicht Vielen lieber sein dürfte, als ein trockener, schwerer, kartographischer Quartband, der die Hauptsache, die Karte selbst, unverhältnissmässig vertheuert haben würde, und doch nur eigentlich den Inhalt derselben durch Worte zu begründen im Stande gewesen wäre. Deutlicher aber als durch Worte, muss jedes Kartenwerk auch schon für sich selbst in Bezug auf Korrektheit, Vollständigkeit des Inhaltes, Zweckmässigkeit der Darstellung &c. zu sprechen vermögen.

A. Petermann. Gotha, 25. September 1871.

[1]) Der Text zu der 10-Blatt-Karte des unbekanntesten Theils von Inner-Afrika im 2. Ergänzungsbande der Geogr. Mittheil. z. B. erforderte 30 Druckbogen und kostete (mit den Karten) 4⅓ Thlr.

[2]) Ich erwähne hier einiger dieser in den „Geogr. Mittheil." enthaltenen Arbeiten:

1855 SS. 262, 345 ff.: Zur politischen, statistischen u. physikalischen Geographie von Australien.

1856 SS. 439 ff.: Zur Geographie von Australien.

1857 SS. 199 ff.: A. C. Gregory's, Schenk's und Wilhelmi's Reisen in Australien.

1858 SS. 373, 380 ff.: Die neuesten Entdeckungen in Australien (mit Karte); geognostische Aufnahme.

1859 SS. 129 ff.: Die neuesten Entdeckungen im Innern von Australien (mit Karte: die Reisen von Hack, Miller, Warburton, Babbage und Harris 1857/8).

1860 SS. 290, 375 ff.: Das Torrens-Becken und die umliegenden Landstriche. Ergebnisse der bis zum Jahre 1860 im Innern von Süd-Australien durch Eyre, Frome, Sturt, Goyder, Freeling, Babbage, Warburton, Stuart, Gregory, Selwyn, Mac Donnell u. A. ausgeführten Untersuchungen (mit Karte).

1861 SS. 32, 38, 174, 357, 385, 479 ff.: Queensland, die neue Britische Colonie in Australien, Stuart's 1. u. 2. Reise durch Australien 1860/1, die Exped. nach dem Burdekin-Fluss (m. 2 Kart.).

1862 SS. 57, 112, 281 ff.: Frank Gregory's, Stuart's und Burke's Reisen in Australien 1858/61, der kartographische Standpunkt Südost-Australiens im Jahre 1861 (mit 3 Karten).

1863 SS. 27, 69, 95, 147, 153, 271, 299, 351, 486 ff.: Die Expeditionen von C. u. A. Dempster, Clarkson, Harper, Mc. Kinlay, Stuart &c. 1859/61; kartographischer Standpunkt von West-Australien und ganz Australien (mit 2 Karten).

1864 SS. 21, 94, 151, 175, 216, 229, 241, 293, 334, 391, 488: Die Expeditionen und Forschungen von Leichhardt, A. C. Gregory, Landsborough, Walker, Mc. Kinlay, Stuart, Mc. Farlane, Lefroy u. A. 1845/63. Besiedlung von Nord-Australien (mit 3 Kart.).

1865 SS. 133, 239, 347, 389, 431, 433 ff.: Die Expeditionen von Warburton, F. u. A. Jardine, Mc. Intyre 1864/65, Geologie der Provinz Victoria, Arealbestimmung des Australischen Continentes (mit 2 Karten).

1866 SS. 114, 197, 288, 365, 391, 429 ff.: Die Expeditionen von Landsborough, Mc. Intyre u. A. 1864/66, kartographischer Standpunkt von Australien in 1866, die Kataster-Aufnahmen und Bodengestalt von Neu-Süd-Wales (mit 1 Karte).

1867 SS. 88, 437, 447 ff.: Die Expeditionen und Aufnahmen von Sturt, Wills, Mc. Kinlay, Howitt, Mc. Intyre, Warburton, Walder, Kramer, Meissel u. A. 1845/67 (mit 4 Karten).

1868 SS. 442 ff.: Standpunkt der geographischen Kenntniss von Australien im Jahre 1868 (mit 1 Karte).

1869 SS. 43, 110, 193, 306, 467 ff.: Die Expeditionen von Forrest, Hay, Monger, Goyder u. A. 1868/69 (mit 1 Karte der Entdeckungsgeschichte von West-Australien 1830/69).

1870 SS. 81, 145, 200, 388 ff.: Die neuesten Reisen im Seegebiet von Australien &c. (mit 1 Karte).

1871, Heft 12: Hypsometrische Messungen in Verbindung mit den Arbeiten des „Magnetical Survey of Victoria", von Dr. G. Neumayer (mit Karte).

[3]) Map of Queensland, compiled by the late Thomas Ham, Brisbane 1871. 4 Blätter, Maassstab 1:1.700.000.

I. Die Entdeckung des Continents Australien.

Der Continent Australien wurde in den ersten Zeiten von den Holländern das *grosse*, auch das *unbekannte Südland* genannt. Schon seit dem Ende des siebzehnten Jahrhunderts war es (und namentlich bei den Deutschen) Sitte geworden, den ursprünglich von Ab. Tasman einem Theile der Nordwestküste beigelegten Namen *Neu-Holland* auf das ganze Land zu übertragen; erst Flinders hat den älteren Namen in der Form *Terra australis* oder *Australien* wiederhergestellt, welche letzte Bezeichnung jetzt (auch bei den Europäischen Bewohnern) die allgemein gebräuchliche geworden ist.

Die Europäer haben die Existenz dieses Continents viel früher geahnt, ehe sie ihn wirklich entdeckt haben. Im sechzehnten Jahrhundert war nämlich in Folge von geographischen Spekulationen, die bis in das klassische Alterthum zurückreichen, allgemein der Glaube an ein grosses, die südliche Spitze der Erdkugel umfassendes Festland verbreitet, von dem man annahm, dass es mit dem einen Ende bis in die Nähe der Indischen Inseln reiche, so dass es damit die Stelle dieses Continents einnahm. Der erste Europäer aber, der, so viel man weiss, die Küste Australiens erblickte, war der Portugiese M. *Godinho de Eredia*, der 1601 die Nordwestspitze um Kap Van Diemen besuchte [1]). Ganz besonders waren es jedoch die Holländer, welche in der ersten Hälfte des siebzehnten Jahrhunderts die Entdeckung Australiens betrieben, freilich mehr zufällig als in bestimmter Absicht, theils indem sie von ihren Niederlassungen auf den Molukken, der dort erhaltenen Kunde über Neu-Guinea folgend, an die nördliche Küste Australiens geführt wurden, theils weil sie bei den Fahrten durch den Indischen Ocean nach Java in Folge der Südwestwinde und der entsprechenden Strömungen die Westküste, ohne es zu wollen, erreichten. So ist von ihnen zuerst im März 1606 die Ostküste des Golfes Carpentaria durch das Schiff *Duyfken* entdeckt worden, während einige Monate später der Spanier L. V. *de Torres* auf der kühnen Fahrt von den Neuen Hebriden nach Indien die Strasse entdeckte, welche jetzt mit Recht seinen Namen führt, und dabei das Land um Kap York erblickte. Nach dem Duyfken haben J. *Carstensz* 1623 und P. *Pietersz* 1636 andere Theile der Nordküste untersucht, während an der Westküste zuerst *Dirk Hartog*, der Kapitän des Schiffes „Eendracht", 1616 im Oktober den Haiensund erreichte und später andere Seefahrer zu verschiedenen Zeiten andere Theile der West- und Nordwestküste auffanden und verschiedentlich benannten; dadurch entstanden die Namen *Carpentaria-*, *Arnhems-* und *Vandiemens-Land* an der nördlichen, *de Witts-*, *Eendrachts-*, *Edels-* und *Leeuwin-Land* an der westlichen, *Nuyts-Land* an der südlichen Küste, ohne dass man wusste, ob sie ein zusammenhängendes Ganzes bildeten oder nicht [1]).

Die ersten wirklichen Entdeckungsreisen, deren Ziel Australien war, sind die von Ab. *Tasman*. Da man bei der Richtung, welche der von P. *Nuyts* 1629 besuchte Theil der Südküste nahm, zu zweifeln Ursache hatte, ob das hier entdeckte Land wirklich mit dem angenommenen Südlande zusammenhänge, erhielt dieser ausgezeichnete Seemann 1642 den Auftrag, diess zu erforschen, stiess dabei auf den südlichsten Theil Australiens, den er, ohne zu erkennen, dass er eine besondere Insel ist, das *Südliche Vandiemens-Land* nannte, während das Land jetzt mit Recht seinen Namen führt, und entdeckte zugleich damit die südöstliche Einfahrt in den Stillen Ocean [2]). Noch wichtiger war seine zweite Reise 1644, deren Zweck darin bestand, zu untersuchen, ob die zu verschiedenen Zeiten entdeckten Küstenstriche ein Ganzes bildeten; er begann die Aufnahme bei dem Kap Valsh in Neu-Guinea, dessen Trennung von Australien er nicht ahnte, da er die Torres-Strasse für einen grossen Meerbusen hielt, und befuhr die ganze Nord- und Nordwestküste des Landes, bis er zum Eendrachtslande gelangte. Diess ist bis dahin die grösste Entdeckungsfahrt, deren Gegenstand Australien gewesen war [3]).

In dem Jahrhundert nach Tasman haben wenige Seefahrer und gewöhnlich nur zufällig die Küsten des Continents besucht und vorzugsweise die westliche; der Holländer *Vlaming* entdeckte 1696 den Schwanenfluss, der Engländer *Dampier* 1688 und 1699 den Haiensund und einige Theile der Nordwestküste. Erst der berühmte See-

---

[1]) Major, On the discovery of Australia by the Portugueses, 1601, Brief an H. Ellis vom 1. März 1861.

[1]) Über diese Entdeckungsreisen nach Australien vor Cook sehe man Major, Early voyages to Terra Australis, now called Australia, 1859, u. meinen Aufsatz in der Zeitschrift für Allg. Geographie, Th. 6, SS. 11 f.

[2]) Swart, Journaal van de reis naar het onbekende Zuydland in den Jare 1642 door A. J. Tasman. 1860.

[3]) Das Tagebuch dieser Reise ist verloren gegangen.

mann J. *Cook* hat die weitere Erforschung Australiens wieder aufgenommen, indem er nach Umschiffung Neu-Seelands, von Osten kommend, am 19. April 1770 bei Kap Howe auf die Ostküste stiess, die er *New South Wales* benannte. Ihr folgte er gegen Norden, landete in der Bai, der er ursprünglich den Namen Stechrochen-Bai geben wollte, ihn aber auf seines Begleiters Banks Vorschlag in den „Botany-Bai" änderte, und setzte dann die Erforschung trotz der unsäglichen Beschwerden fort, welche die Fahrt innerhalb des Grossen Barrier-Riffes an der Nordostküste mit sich führte; bei Kap Tribulation stiess sein Schiff auf einem Korallenriff auf, er fand jedoch in der Mündung des Flusses Endeavour einen Zufluchtsort, das beschädigte Schiff auszubessern, und gelangte endlich bis zum Kap York und durch die Endeavour-Strasse in den Indischen Ocean, so dass er damit die seit Torres' Fahrt in Vergessenheit gerathene Torres-Strasse wieder entdeckte [1]). Er und Tasman müssen in Wahrheit als die eigentlichen Entdecker Australiens betrachtet werden.

Es ist begreiflich, dass bei einem Continent von solcher Grösse die ferneren Erforschungen während des Jahrhunderts nach Cook's Reise nicht von Einem Punkte ausgegangen sind; dadurch rechtfertigt es sich, wenn wir im Folgenden zuerst die weitere Untersuchung des Küstensaumes Australiens betrachten, dann die Entdeckung von New South Wales und Victoria, die von Süd-Australien, von West-Australien, endlich die von Central-Australien und Queens-Land schildern.

1. Die Erforschung der Küsten Australiens.

In den ersten Jahren nach Cook's Beschiffung der Ostküste wurden die Küsten Australiens von Europäischen Seeleuten nur selten und an einzelnen Punkten besucht. Der Franzose *Marion* (1772), Cook's Begleiter auf seiner zweiten Reise, *Fourneaux* (1773) und *Cook* selbst auf der dritten Reise (1777) begnügten sich mit dem Besuch der südlichen Küste Vandiemens-Lands (der Adventure-Bai), deren glückliche Lage für die Einfahrt aus dem Indischen in den Stillen Ocean schon damals hervortrat. Die Kapitäne *Bligh* (1789) und *Edwards* (1791) durchfuhren die Torres-Strasse, *M'Cluer* nahm 1791 einen Theil der Nordküste sehr oberflächlich auf, ohne dass diese Unternehmungen der Wissenschaft erhebliche Vortheile gebracht hätten. Von grösserer Bedeutung waren die Leistungen des Engländers *Vancouver* und des Franzosen *d'Entrecasteaux*. Der Erstere berührte auf der bekannten Fahrt zur Aufnahme der Nordwestküste Amerika's im September 1791 die Küste östlich vom Kap Leeuwin und erforschte besonders den König-Georg-Sund mit der Sorgfalt, die alle seine Arbeiten charakterisirt [1]); d'Entrecasteaux, zur Aufsuchung des verschollenen La Pérouse ausgesandt, kam auf der ersten Fahrt im April 1792 an die südliche Küste von Vandiemens-Land, auf der zweiten zuerst an die des alten Nuyts-Landes, an der er namentlich den Archipel, den er nach seinem Schiffe Recherche benannte, gut untersucht hat, dann wieder zum südlichen Vandiemens-Land, das er in der Weise aufgenommen hat, welche die Leistungen dieser Expedition vor vielen ähnlichen so erheblich auszeichnet [2]).

Von viel grösserem Einflusse auf die Erforschung des Australischen Küstensaumes waren die Seefahrten, welche aus der in dieser Zeit gegründeten Kolonie in Port Jackson hervorgingen; denn die ersten Kolonisten zeigten nicht geringeren Eifer, die südöstlichen Küsten des Continents zu untersuchen, als sie auf das Eindringen in das Innere wandten [3]). Im Jahre 1791 nahm der Lieutenant *Bowen* die Jervis-Bai auf, 1795 begannen *Flinders* und der Wundarzt *Bass* ihre Entdeckungsfahrten längs der Küste südlich von Port Jackson (Anfangs in einem 8 Fuss langen Boote), im Dezember 1797 setzte Bass allein die Küstenfahrt fort bis Kap Wilson und entdeckte das nördliche Ufer der Strasse, die seinen Namen der Nachwelt erhalten hat; darauf nahm Flinders allein im Februar 1798 die Inseln im Osteingange der Bass-Strasse auf, und im Oktober unternahmen beide Männer zusammen die letzte Fahrt, auf der sie die Entdeckung der Bass-Strasse vollendeten und ganz Vandiemens-Land umfuhren, während im Dezember 1800 Lieutenant *Grant* auf der Reise nach Sydney zum ersten Mal den Küstenstrich erblickte, der die Südküste des jetzigen Victoria bildet und eine Zeit lang nach ihm *Grant-Land* benannt wurde. Schon vorher hatte Flinders im Juli 1799 auch die Küste nördlich von Port Jackson besucht und die Moreton-Bai sorgfältig untersucht.

Diese Fortschritte wirkten auf Europa zurück und lenkten die Blicke der Französischen und der Englischen Regierung auf den Continent, zumal da der noch unentdeckte Raum zwischen dem Nuyts- und Grant-Lande wie die unzuverlässige Zeichnung der Holländer von der Nordküste die Möglichkeit einer Durchfahrt durch den Continent nicht ausschlossen. Man beschloss, grosse Expeditionen zur vollständigen Erforschung der Australischen Küsten auszurüsten, eine Französische unter *Baudin* und *Hamelin*, eine

[1]) S. Hawkesworth, An account of the voyages successively performed by Byron, Wallis, Carteret, Cook, 1773, im dritten Bande.

[1]) Vancouver, Voyage of discovery round the world, Th. 1, SS. 29 f.

[2]) D'Entrecasteaux, Voyage à la recherche de La Pérouse. Th. 1, S. 48 f. Labillardière, Relation du voyage à la recherche de La Pérouse. Th. 1, SS. 117 f., 379 f.

[3]) Alle diese Reisen sind in der Introduction zu Flinder's Werk geschildert.

Englische unter *Flinders*. Zwischen beiden besteht ein auffallender Gegensatz; für die Französische wurden zwei schöne Schiffe bestimmt, mit Allem versehen, was zu den umfassendsten wissenschaftlichen Untersuchungen befähigte, mehrere Naturforscher sollten an der Reise Theil nehmen, während Flinders, der ein altes Schiff erhielt, das während der Reise dienstunfähig wurde, übrigens nur mit dem Nothwendigsten ausgerüstet war, nur Einen Gelehrten, freilich einen Rob. *Brown*, zum Begleiter hatte. Und dabei hat der Letztere so Ausgezeichnetes geleistet, wie vor und nach ihm an den Küsten Australiens kein anderer Seemann, während die Resultate der Baudin'schen Reise fast ohne Einfluss auf die Wissenschaft geblieben sind.

Baudin und *Hamelin* erreichten das Land im Mai 1801 bei Kap Leeuwin und befuhren beide, durch einen Sturm getrennt, die Westküste, wobei Baudin Theile der Nordwestküste, Hamelin besonders den Schwanenfluss und den Haiensund aufnahm. Von Timor begaben sie sich nach Vandiemens-Land, dessen Küsten sie wie die Bass-Strasse genauer erforschten; zugleich befuhr Baudin die Südküste bis zur Insel Kängaru, wo er mit Flinders zusammentraf. Zuletzt unternahm er allein nach Hamelin's Rückkehr nach Europa die Untersuchung der ganzen Süd- und Westküste bis zum Nordwestende des Landes [1]). Aber nur an wenigen Punkten (z. B. im östlichen und südlichen Vandiemens-Land, in den Inseln King und Kängaru, im Haiensunde) ist diese Erforschung gründlich und erschöpfend gewesen; meistentheils aber unterscheidet sie sich von der alten Holländischen nur durch die zahllosen Namen, mit denen Französische Eitelkeit die einzelnen Küstenpunkte (manchmal selbst solche, die nicht erblickt worden sind) bedeckt hat [2]).

Flinders kam im Dezember 1801 ebenfalls zuerst nach Kap Leeuwin und untersuchte die ganze Südküste des Landes, der er bis zur Bass-Strasse folgte; von Sydney ging er dann im Juli 1802 gegen Norden, erforschte die Küste von Port Stephens an bis Kap Palmerston wie die daran stossenden Theile des Barrier-Riffes in ausgezeichneter Weise, durchschnitt die Torres-Strasse, in der er den einzigen sicheren Pass entdeckte (im Norden der Inseln des Prinzen von Wales), der aus ihr gegen Westen in den Indischen Ocean führt, und nahm dann die Küsten des Golfes Carpentaria auf, bis der Zustand seines Schiffes ihn zwang, nach Sydney zurückzukehren. Auf der Reise von da nach Europa litt er auf dem Wreck-Riff Schiffbruch; bei einem zweiten Versuch wurde er in Isle de France von den Franzosen gefangen genommen; diess und sein bald nachher erfolgter Tod hinderte ihn an der Fortsetzung seiner Unternehmungen. Aber er hat in seinem Reisewerke ein bis jetzt noch unübertroffenes Muster einer nautischen Aufnahme geliefert, wie sein Reisegefährte der Welt zum ersten Mal die Australische Flora eröffnet hat [1]).

Was Flinders unvollendet gelassen hatte, namentlich die Erforschung der nördlichen und westlichen Küste des Continents, wurde, nachdem der allgemeine Friede hergestellt war, einem anderen Seemann, dem Kapitän P. P. *King*, übertragen, der seine Aufgabe zum grössten Theil von 1817 an in vier Reisen ausgeführt hat. Auf der ersten begab er sich Anfangs von Sydney aus im Dezember 1817 zur Westküste und untersuchte sie von Kap Northwest an bis zur Gruppe Forrestier, dann ging er zur Nordküste und begann die Erforschung derselben von Kap Brathwaite an bis zur Insel Melville und dem Kap Van Diemen. Auf der zweiten Reise besuchte er im Mai 1819 zuerst in Verbindung mit dem Landmesser Oxley den von diesem so eben entdeckten Hafen Macquarie, ging dann längs der Nordostküste und durch die Torres-Strasse und vollendete die Aufnahme der Nordküste zwischen den Vorgebirgen Wessel und Brathwaite, worauf er die Nordwestküste von Melville bis zum Admiralitätsgolf untersuchte, aber den grossen Busen südlich von Kap Pearce des Wetters halber unerforscht lassen musste. Die dritte Reise begann im Juni 1820; er umschiffte wiederum Australien im Norden und setzte die Aufnahme von da, wo er sie vorher aufgegeben hatte, bis zum Prinz-Regenten-Flusse fort. Auf der vierten Reise ging er im Juni 1821 ebenfalls auf dem früheren Wege zur Nordwestküste und vollendete ihre Aufnahme, indem er den Saum zwischen dem Prinz-Regenten-Fluss und der Roebuck-Bai untersuchte, wobei er jedoch durch die Witterung gehindert war, die Strecke im Westen des Hafens König Georg IV. mit der gleichen Gründlichkeit zu erforschen; nach einem Besuch in Mauritius kehrte er zum Kap Leeuwin zurück und nahm die Westküste von da bis zum Kap Northwest auf, dann begab er sich nach dem grossen Sunde, den er Cygnet-Sund benannte, einen Namen, dem sein Nachfolger Wickham zu seiner Ehre den Namen Kings-Sund substituirt hat, konnte aber die Küsten dieses von ihm für eine Strasse gehaltenen Busens nicht vollständig erforschen. Nach diesen Unternehmungen, welche mit einer Gründlichkeit und Sorgfalt ausgeführt sind, die sie denen

[1]) Péron, Voyages de découvertes aux terres australes, 1807, 2 Bde.; dazu gehört als dritter Band: Freycinet, Navigation et hydrographie des terres australes.

[2]) Hamelin glaubte, um nur Ein Beispiel zu geben, die Inselkette der Houtmans Abrolhos in Osten gesehen zu haben und ahnte es nicht einmal, dass er sich östlich von ihnen befand und das, was er für sie hielt, die Spitzen der fernen Berge des Continents waren.

[1]) Flinders, Voyage to terra australis. 2 Bände, R. Brown, Prodromus florae Novae Hollandiae, ein Werk, das leider unvollendet geblieben ist.

seines grossen Vorgängers nicht unwerth erscheinen lassen, kehrte King nach Europa zurück. Der Glanzpunkt seiner Untersuchungen ist die Schilderung der tiefen und verwickelten Sunde der Nordwestküste zwischen den Kaps Londonderry und Levesque; aber auch die sorgfältige Aufnahme der Nordostküste, die er eigentlich gegen den Inhalt seiner Instruktionen auf den drei letzten Reisen ausführte, ist von grossem Werth, er hat dadurch erst die Wichtigkeit und Bedeutung des innerhalb des Barrier-Riffes zur Torres-Strasse führenden Seeweges, der sogenannten Innerroute der Australischen Seefahrer, diesen eröffnet und ist der eifrigste Vertheidiger derselben geworden. Den ihm übertragenen Auftrag hatte er dennoch nicht vollständig ausgeführt, es blieb noch der Theil der Nordwestküste zwischen dem Dampier-Archipel und dem Kings-Sunde nachzuholen, für den man damals noch immer auf Baudin's so unzuverlässige Untersuchung angewiesen war [1]). Auch die Kenntniss von der Flora Australiens hat auf diesen Reisen nicht wenig durch die Beobachtungen seines Begleiters, des wackeren Botanikers All. *Cunningham*, gewonnen.

Theils um die noch übrig gelassenen Lücken auszufüllen, theils um einzelne für die Schiffahrt besonders wichtige Lokalitäten, die einer gründlichen Untersuchung bedurften, aufs Neue aufzunehmen, wurde das bekannte Entdeckerschiff „Beagle", als es von der grossen Reise zurückgekehrt war, auf der Kapitän Fitzroy die Aufnahme der Südspitze Amerika's vollendet hatte, 1837 nach Australien gesandt, Anfangs unter dem Kommando des Kapitän *Wickham* und, als dieser des Zustandes seiner Gesundheit halber 1841 nach Europa gegangen war, unter dem des Kapitän L. *Stokes;* erst 1843 kehrte das Schiff nach England zurück. Durch die sechs Fahrten, welche von den beiden Leitern der Unternehmung mit anerkennenswerthem Eifer, ja mit Begeisterung für die Sache ausgeführt wurden, ist die Aufnahme der Australischen Küsten eigentlich erst vollendet worden. Wickham begab sich Anfangs nach West-Australien und brach von da zunächst im Januar 1838 zur Untersuchung der Nordwestküste auf, womit der gleichzeitige und noch später zu erwähnende Versuch der Offiziere Grey und Lushington, vom Brunswick-Sunde aus in das Innere einzudringen, zusammenhing. Er erforschte zuerst die Roebuck-Bai und den Kings-Sund und widerlegte die Ansicht King's, der beide für die Mündungen von Strassen gehalten hatte, dann die Küste zwischen den letzteren und dem Hafen Georg's IV. genauer als King und kehrte darauf im Mai nach dem Schwanenfluss zurück, von wo er später seinen Weg nach Sydney nahm. Die zweite Reise hatte die durch den von Jahr zu Jahr steigenden Verkehr von Sydney dringend nöthig gewordene genaue Aufnahme der Bass-Strasse zum Zweck, die in der Zeit vom November 1838 bis Mai 1839 ausgeführt wurde und eines der glänzendsten Resultate von Wickham's Thätigkeit ist. Im Mai 1839 verliess er Sydney und begab sich durch den Kanal innerhalb des Barrier-Riffes an die Nordküste; von der Englischen Niederlassung am Hafen Essington aus erforschte er dann die Küste im Westen dieses Hafens, bei welcher Gelegenheit er den in den Vandiemens-Golf fallenden Fluss Adelaide entdeckte; später nahm er die Häfen am Nordwestrande dieses Golfes auf (besonders den Hafen Darwin), untersuchte darauf den von King unerforscht gelassenen Busen im Süden des Kap Pearce und entdeckte die Mündung des Victoria-Flusses, den er mit den Booten so weit befuhr, als es möglich war. Von da begab er sich nach dem Schwanenflusse, den er im Januar 1840 erreichte. Im April darauf unternahm er auf der vierten Reise die Aufnahme der bis dahin noch niemals untersuchten Insel und Klippenkette, welche die alten Holländischen Seefahrer Houtmans Abrolhos benannt hatten, und des Theiles der Nordwestküste im Norden der Gruppe Dampier, worauf er zum Schwanenfluss zurückkehrte und sich von da über Süd-Australien nach Sydney begab. Auf der fünften Reise führte Stokes das Schiff im Mai 1841 längs der Nordostküste zum Golf Carpentaria und untersuchte den Grund desselben mit der äussersten Sorgfalt, entdeckte die Mündungen der Flüsse Albert und Flinders und befuhr ihren unteren Lauf; von dem Hafen Essington begab er sich nach einem kurzen Besuch auf den Molukken nach der Nordwestküste, deren Aufnahme er durch Untersuchung des Striches zwischen der Roebuck-Bai und der Gruppe Dampier vollendete, dann ging er über West-Australien nach Sydney zurück. Auf der letzten Fahrt, der Rückkehr nach Europa, wurde endlich noch Einzelnes in der Bass-Strasse nachgeholt. Mit diesen Unternehmungen, die von ganz vorzüglicher Wichtigkeit für die Bass-Strasse, den Grund des Carpentaria-Golfes und den Fluss Victoria geworden sind und sich den Forschungen von Flinders und King ebenbürtig an die Seite stellen können, ist die Untersuchung des Australischen Küstensaumes vollendet gewesen [1]); genauere Erforschungen einzelner Theile, wo sie nöthig schienen, sind mit Recht von der Staatsregierung den Verwaltungen der entsprechenden Kolonien überlassen worden.

Wenn aber dennoch später noch drei Expeditionen zur Erforschung der Küsten Australiens von England aus abgesandt sind, so erklärt sich das aus der steigenden Handels-

[1]) P. P. King, Narrative of a survey of the intertropical and western coasts of Australia. 2 Bände.

[1]) J. L. Stokes, Discoveries in Australia. 1846. 2 Bände.

bedeutung Sydney's, dessen Verbindung mit Indien auf dem nächsten Wege durch die Torres-Strasse — bekanntlich von allen des Erdbodens die gefährlichste — bewerkstelligt wurde und die genaue Kenntniss derselben und ihrer Gefahren dringend nöthig machte. Daher haben auch alle diese Unternehmungen die Erforschung dieser Strasse, der Nordostküste Australiens und der daran stossenden Meerestheile zum Zweck gehabt. Die erste war die des Kapitän *Blackwood*, der 1842 nach Sydney kam und von da im Dezember zuerst sich zur Nordostküste begab, an der er besonders den Küstenstrich von Kap Sandy bis zur Whitsunday-Strasse, die Umgegend der Rockingham-Bai und vor Allem den nördlichen Theil des Grossen Barrier-Riffes von der Insel Lizard an bis zur Küste von Neu-Guinea gründlich und sorgfältig aufnahm. Dann ging er über Timor wieder nach Sydney und von da im März 1844 zum zweiten Mal zur Nordostküste, baute den Thurm auf der kleinen Raine-Insel vor dem besten Passe, der durch das Barrier-Riff in das dahinter liegende Küstenmeer führt, und untersuchte den nördlichen Theil der Nordostküste bis zur Endeavour-Strasse. Von Java aus kehrte er darauf im Februar 1845 nach der Torres-Strasse zurück, befuhr sie, der erste Seemann, der das gewagt hat, in der Richtung von West nach Ost und nahm ihre Inseln und Riffe wie einen Theil der Südküste Neu-Guinea's genau auf, worauf er über Singapore im September Sydney wieder erreichte. Hier fand er den Befehl, nach Europa zurückzukehren, während seine beiden Begleiter, die Lieutenants *Yule* und *Aird*, den Auftrag erhielten, die Aufnahme der Torres-Strasse und des grossen Papua-Golfes an der Südküste von Neu-Guinea zu vollenden [1]).

Die Fortsetzung und Vollendung von Blackwood's Untersuchungen wurde dem Kapitän *Owen Stanley* übertragen, der im Oktober 1847 Sydney verliess und zuerst den Hafen Curtis, an dem so eben eine Niederlassung gegründet war, dann bis zum Januar 1848 die Küste nördlicher bis zum Kap Upstart aufnahm. Nach einer Besichtigung der in der Bass-Strasse gebauten Leuchtthürme brach er im April zum zweiten Male zur Nordostküste auf und erforschte sie gründlich und genau von der Rockingham-Bai bis zum Kap York, von wo er über den Hafen Essington nach New South Wales zurückkehrte. Zum dritten Mal begab er sich im Mai 1849 nach der Moreton-Bai, von da zu dem Archipel der Louisiade und der Südküste Neu-Guinea's, deren gründliche Aufnahme der Glanzpunkt der ganzen Unternehmung ist. Im Oktober erreichte Stanley Kap York, untersuchte dann noch die Inseln der Torres-Strasse und begab sich im Februar 1850 nach Sydney zurück, wo er kurze Zeit, bevor das Schiff die Rückreise nach Europa antrat, starb [1]).

Nach ihm erschien später Kapitän H. *Mangles Denham* in Sydney mit einem Auftrage, der allerdings Australien nicht unmittelbar berührt, nämlich die Gefahren und Klippen im südwestlichen Theile des Stillen Oceans zu erforschen; doch haben seine Arbeiten dadurch eine Beziehung auf den Continent erhalten, dass er vom Dezember 1858 bis zum Oktober 1859 und vom Januar bis zum April 1860 zum ersten Male die zahlreichen Riffe und Korallenbänke des Meerestheiles, welcher jetzt nach Flinders den Namen des *Korallenmeeres* führt, systematisch aufnahm und untersuchte und dadurch den Schiffsweg nach der Torres-Strasse ausserhalb des Barrier-Riffes sicher bestimmte [2]).

2. Die Erforschung von New South Wales und Victoria.

Am 26. Januar 1788 legte Kapitän Arth. *Phillip*, der erste Gouverneur von New South Wales, am Hafen Jackson den Grund zur Stadt Sydney, ohne es zu ahnen, welche glänzende und blühende Niederlassungen aus diesem anscheinend so unbedeutenden Ereigniss im Laufe eines Jahrhunderts emporwachsen sollten.

Die ersten Schritte Phillip's und seiner Begleiter waren auf die Erforschung der Umgegend ihrer neuen Heimath gerichtet und führten zunächst dahin, sie mit den Verhältnissen derselben, der Küstenebene von Cumberland, bekannt zu machen, die auf drei Seiten von den steilen oder stufenartigen Abhängen des Hochlandes von New South Wales und seiner Abfälle eingeschlossen wird. *Phillip* selbst und die ihm untergebenen Offiziere, die Kapitäne *Hunter* und *Tench* und der Lieutenant *Dawes*, waren es besonders, die sich bei diesen mit Eifer und Erfolg betriebenen Unternehmungen betheiligten. Schon 1789 im Mai entdeckte der erste den unteren Hawksbury, Tench im Juni den Nepean, ohne ihn für den Mittellauf des Hawksbury zu erkennen; 1790 im August drang er mit Dawes gegen Südwesten vor, sie entdeckten den Fluss, welcher die Cowpasture-Ebene durchfliesst und den sie für den Nepean hielten, — ein Irrthum, der es zur Folge gehabt hat, dass man noch jetzt diesen Fluss Nepean nennt, obwohl doch der mittlere Lauf des letzteren eigentlich der Fluss ist,

[1]) J. B. Jukes, Narrative of a surveying voyage under the command of Captain Blackwood. 1847, 2 Bände. Die nautischen Resultate von Blackwood's, Yule's und Owen Stanley's Aufnahmen sind in dem zweiten, von Yule herausgegebenen Theile des Australian directory, 1859, enthalten.

[1]) M'Gillivray, Narrative of a voyage of H. M. Sh. Rattlesnake. 1852, 2 Bände.

[2]) Die Berichte über Denham's Untersuchungen sind nicht bekannt gemacht bis auf Einzelnes in Zeitschriften. Man vergl. „Mittheilungen über wichtige neue Erforschungen auf dem Gesammtgebiete der Geographie" 1861, SS. 36 f.

welcher bei den Einwohnern Warregamba heisst. Hierauf wurde nun der Zusammenhang dieser Flussläufe ermittelt und die Ebene, welche sie umschliessen, genauer erforscht. Aber schon früh hatten die steil am Westufer des Nepean sich erhebenden Abhänge der Blauen Berge die Aufmerksamkeit dieser Entdecker auf sich gelenkt und nachdem schon 1789 im Dezember Dawes einen misslungenen Zug in das Thal des Flusses Grose unternommen hatte, begann seit 1791 eine Reihe von Versuchen, in diese Berge einzudringen, die viele Jahre hindurch ganz ohne Erfolg blieben, hauptsächlich weil die Reisenden, unbekannt mit der Natur dieses Hochlandes, stets alle ihre Kräfte daran setzten, durch die tiefen, unzugänglichen Schluchten, welche das Gebirge durchsetzen, in das Innere zu gelangen, während die besseren Wege gerade an den höchsten Stellen die Abhänge hinaufführen [1]). Aber nicht bloss diess, auch die inneren Zerrüttungen, die in der Kolonie herrschten und die Folge der eigenthümlichen Bestandtheile waren, aus denen die Bevölkerung bestand [2]), trugen dazu bei, die Entdeckungen aufzuhalten; erst als nach Herstellung der Ordnung die Ernennung des Generalmajor *Lachlan Macquarie* den rechten Mann an die Spitze des Landes gebracht und zugleich die seit den ersten Jahren dieses Jahrhunderts herrschende Dürre den Beweis geliefert hatte, dass das Weideland in der Küstenebene unzureichend sei, nahm man die Versuche, die Blauen Berge zu durchschneiden, mit grösserer Energie und besserem Erfolge auf. Der Erste, dem es gelang, ihre Abhänge zwischen den Thälern des Grose und Cox zu ersteigen, war der Botaniker *Caley;* ihm folgten 1813 der Lieutenant *Lawson* und die beiden Kolonisten *Wentworth* und *Blaxland,* die bis zu dem schönen Wiesenthale Clwyd vordrangen. Hierauf sandte Macquarie den Landmesser *Evans* ab, der den Fluss Macquarie und die Bathurst-Ebene auffand, liess die erste Gebirgsstrasse bauen und reiste auf dieser selbst 1815 in das neu entdeckte Land, um den Grund zu der Stadt Bathurst zu legen, während Evans von da nach Südwesten vordrang und den Fluss Lachlan erreichte.

Es war begreiflich, dass die Entdeckung von zwei Flüssen von grösserer Bedeutung als einer des Küstenlandes, die über die westlichen Abhänge des Gebirgslandes hinabflossen, die lebhaftesten Erwartungen rege machte, und diess bewog Macquarie, dem Landmesser J. *Oxley* den Auftrag zu geben, ihren weiteren Lauf zu erforschen, was dieser auf zwei Reisen gethan hat. Auf der ersten begab er sich im April 1817 von Bathurst aus zum Lachlan und folgte diesem Flusse bis zu seinem Eintritt in das Tiefland, wo er sich in dem Sumpfseebecken des Princesse Charlotte's Crescent verliert; diess bewog den Reisenden, sich nach Südwesten zu wenden, wo er auf die Fortsetzung des Flussbettes zu stossen hoffte, und bei dieser Gelegenheit lernte er zuerst von allen Europäern die trostlose Öde und furchtbare Dürre eines Australischen Tieflandes kennen, die ihn endlich bewog, als er bereits dem Morumbiji ganz nahe war, sich längs der Peelrange (Kokopara der Eingeborenen) gegen Norden zu wenden, an deren nördlichem Ende er wieder auf das Bett des Lachlan stiess. Diesem folgte er nun abwärts bis dahin, wo der Fluss sich in der damals mit Wasser angefüllten unteren Sumpfebene auflöste; das bewog ihn zurückzukehren, er zog am Flusse bis zu dem unteren Ende der oberen Sumpfebene und von da gegen Ostnordost über die äussersten Vorsprünge des Stufenlandes von Bathurst, durchschnitt das Quellgebiet des Bogan und stiess bei dem Wellington Valley auf das Bett des Macquarie, der so wasserreich war, dass dadurch neue Hoffnungen erweckt wurden. Am Südufer dieses Flusses kehrte er nach Bathurst zurück.

Die zweite Unternehmung galt nun dem Macquarie. Oxley folgte ihm im Mai 1818 bis in das Tiefland und erreichte unterhalb des Berges Harris die grosse, mit Rohr bedeckte Sumpfebene, in welcher der Fluss verschwand und die so mit Wasser bedeckt war, dass das weitere Vordringen unmöglich wurde. Er wandte sich daher gegen Osten, stiess am Fusse der Berge auf den Fluss Castlereagh und durchschnitt dann das ganze Gebirgsland, wobei er die Liverpool-Ebenen, die Flüsse Connadilly und Namoy (die er Field und Peel nannte) und den Apsley entdeckte, von dessen Thal aus er in die Küstenebene hinabstieg und im Thale des Hastings das Meer am Hafen Macquarie erreichte. Den Rückweg nahm er längs der Küste. Diese beiden Unternehmungen täuschten die grossen Erwartungen, die man von ihnen gehegt hatte, sehr; die Flüsse des Inneren schienen also in grossen See- und Sumpfbecken zu enden und das Meer nicht zu erreichen, und die Theorie von den grossen Seebecken im Innern des Continents, die viele Jahre lang ganz allgemein angenommen wurde, verdankt zum grossen Theil ihre Entstehung oder Begründung den Resultaten von Oxley's Reisen [1]).

Dieser hatte den Rath ertheilt, das Eindringen in das Innere aufzugeben, vielmehr alle Sorge auf die Erforschung des Gebirgslandes nach Norden wie nach Süden zu wen-

[1]) Diese ersten Entdeckungen in New South Wales sind in den Werken von Phillip (Voyage of Govern. Phillip to Botany Bay, 1789), White (Journal of a voyage to New South Wales, 1790), Tench (Account of the settlements at Port Jackson), Hunter (Historical journal of the transactions at Port Jackson, 1793) und Collins (Account of the English colony in New South Wales, 1802; 2 Bände) enthalten.

[2]) S. mein „Festland Australien", Bd. 2, SS. 226 f.

[1]) Oxley, Journal of two expeditions into the interior of New South Wales. 1820.

den, und dieser Rath wurde auch in den nächsten 10 Jahren mit so grossem Eifer befolgt, dass dadurch das ganze Gebirgsland von 27 bis 38° Südl. Breite bekannt wurde. Was zunächst die nördliche Fortsetzung desselben betrifft, so hatte man schon 1801 an der Mündung des Flusses Hunter in Folge der dort entdeckten Kohlenlager die Stadt Newcastle gegründet, deren Bewohner jedoch so wenig in das Innere eingedrungen waren, dass sie es nicht einmal ahnten, dass später die Hirten, welche in Australien ganz die Stelle einnehmen wie die Jäger in Nord-Amerika und die Elfenbeinhändler in Ost-Afrika, im Thale des Flusses Macdonald auf der sogenannten Bulga-Strasse die Ebenen des mittleren Hunter erreicht hatten. Diese weiter zu untersuchen, wurde Anfangs von Bathurst aus unternommen. Schon 1822 im Januar überschritten von da aus der Kolonist *Scott* und der Lieutenant *Lawson* den kurz zuvor entdeckten Cujijong, einen Zufluss des Macquarie, und kamen bis zu den Abhängen der Bergkette, die später den Namen der Liverpool-Kette erhalten hat; 1823 im März unternahm All. *Cunningham*, der Begleiter King's [1]), die erste seiner Reisen von Bathurst aus in dieselben Gegenden und entdeckte das Thal des Goulburn, ohne zu ahnen, dass es eigentlich das des oberen Hunter sei, und in der Liverpool-Kette den Pandora-Pass [2]). Auf der zweiten Reise erreichte er 1825 von Sydney aus auf der Bulga-Strasse das Thal des Goulburn, erforschte dasselbe und stieg über den Pandora-Pass in die Liverpool-Ebenen herab [3]). Bei weitem wichtiger war jedoch Cunningham's dritte Reise. Vom mittleren Hunter aus überstieg er im April 1827 die Liverpool-Kette in dem kurz zuvor entdeckten Dartpasse, zog durch die Liverpool-Ebenen und über den Namoy, in dem er jedoch die Fortsetzung von Oxley's Peel nicht erkannte, stiess darauf nördlicher am nördlichen Ende der Hardwicke-Kette auf das Thal des oberen Mëei, dem er den Namen Gwydir gab, später auf den von ihm Dumaresq benannten Fluss, einen der südlichen Quellarme des Darling, endlich auf den Condamine, an dessen Ufern er die Darling Downs, das hochgepriesene Paradies der Australischen Hirten, entdeckte. Ohne dass es ihm gelang, die jene Ebenen im Osten von dem Küstenlande der Moreton-Bai trennende sogenannte Dividing Range zu übersteigen, sah er sich genöthigt, fast auf demselben Wege zurückzukehren [4]). Am Brisbane-Fluss war inzwischen bereits die Stadt Brisbane angelegt, die natürlichen Vorzüge dieses Küstenstriches hatten mehrfache genaue Untersuchungen desselben zur Folge, 1828 überstieg A. Cunningham von Brisbane aus die Dividing Range (in dem Passe am Berge Mitchell) und untersuchte im Verein mit Fraser [1]) die Berggruppe des Mt Lindesay, während andererseits im Inneren die Hirten bald das ganze Land von den Liverpool- bis zu den Darling-Ebenen, das später den Namen New England empfing, in Besitz nahmen.

Die Erforschung des südlichen Theiles des Gebirgslandes von New South Wales ist hauptsächlich von Kolonisten und Hirten ausgegangen. Schon vor 1800 waren Niederlassungen in den Cowpasture-Ebenen entstanden, aber Niemand war südlicher in die Berge eingedrungen, bis es der Kolonist *Hamilt. Hume* und der Landmesser *Meehan* 1818 wagten und die Ebenen von Goulburn und den See Bathurst entdeckten. Besonders aber liess sich der Kolonist *Throsby* die Erforschung dieser Gegenden, die nach ihm eine Zeit lang gewöhnlich Throsby's Country genannt wurden, am Herzen liegen; er stellte die Verbindung mit dem Stufenlande von Bathurst wie andererseits mit der Küstenebene an der Jervis-Bai fest, entdeckte den See George und zog die ersten Nachrichten über den Morumbiji ein. Hierauf drang Kapitän *Currie* 1823 im Mai in das Land südlich vom See George vor und entdeckte die Hochebene Monaru und den oberen Lauf des Morumbiji [2]). Dann folgte die grosse Reise der Kolonisten *Hamilt. Hume*, *Howell* und *Hilton*, die 1824 im Oktober den Weg nach Südwesten nahmen, in den Yass Plains den Mittellauf des Morumbiji überschritten, zum ersten Male die grosse Gebirgskette Warragong an ihrem nördlichen Ende berührten und längs ihrer westlichen Abhänge fortzogen, wobei sie in dem Flusse Hume den Quellstrom des Murray entdeckten, bis sie endlich am Port Phillip die Südküste des Continents erreichten [3]). Sie sind danach die ersten Entdecker des östlichen Victoria geworden. Nach ihnen besuchte 1834 im Januar der Deutsche *Lhotsky* Monaru und drang am Ostabhange der Warragong-Berge bis Cooma und zum Thale des Flusses Snowy vor [4]).

Die eben geschilderten Fortschritte in der Erforschung des Gebirgslandes von New South Wales konnten nicht ohne Rückwirkung auf die des Inneren bleiben, zumal die zunehmende Erkenntniss der klimatischen Eigenthümlichkeiten des Landes Zweifel an der Richtigkeit der von Oxley auf seine Erfahrungen begründeten Hypothesen erweckte; dass aber diese Zweifel nicht grundlos waren, bewiesen die Unternehmungen, deren Ausführung die Regierung dem Kapitän *Sturt* übertrug, der auf seinen beiden ersten Reisen (denn die dritte, von der später die Rede sein wird,

[1]) Siehe oben S. 4.
[2]) Das Tagebuch dieser Reise findet sich in Barron Field, Geographical memoirs on New South Wales.
[3]) Das Tagebuch findet sich im Asiatic journal, Band 22, SS. 13 f.
[4]) Der Bericht im zweiten Bande des Journal of the Geographical Society of London.

[1]) Fraser's Bericht in Hooker's Botanical miscellanies, Bd. 1, SS. 239 f.
[2]) Sein Tagebuch ist in Barron Field's Memoirs mitgetheilt.
[3]) Howell and Hume, Journey of discovery to Port Phillip. 1831.
[4]) Sein Reisebericht ist in Sydney gedruckt, der Druck jedoch, wie es scheint, nicht vollendet worden.

ist ein Versuch, in Central-Australien einzudringen) die Kenntnisse von den Flusssystemen des Inneren von New South Wales bedeutend erweiterte. Die nächste Veranlassung zu seiner ersten Reise war die entsetzliche Dürre, unter der das Land von 1826 an mehrere Jahre lang litt, weil sie die Aussicht gewährte, es könne die Erforschung des unteren Macquarie dadurch sehr erleichtert werden. Von Bathurst aus brach Sturt im November 1828 auf und folgte dem Macquarie, der so arm an Wasser war, dass die Untersuchung des vollständig ausgetrockneten Sumpfbeckens, welches Oxley aufgehalten hatte, keine Schwierigkeiten machte. Von da wandte sich Sturt nach Nordwesten, stiess hier auf den Bogan, den er Newyearscreek nannte, und bald danach auf den Darling, dessen Wasserfülle sogleich seine viel grössere Bedeutung erkennen liess, obschon der anhaltenden Dürre wegen das Wasser salzig und sogar der Zusammenhang des Stromlaufes an einzelnen Stellen unterbrochen war; ihm folgte er abwärts bis zu den D'Urban-Bergen, wo der vollständige Wassermangel ihn zwang, zum Macquarie zurückzukehren. Die fernere Untersuchung unter Leiden der schlimmsten Art und Entbehrungen, wie sie nur zu oft das Loos Australischer Reisender gewesen sind, war auf den von Oxley entdeckten Castlereagh gerichtet; dem Laufe desselben folgte Sturt bis zu seiner Mündung in den Macquarie und darauf diesem bis zum Darling, den er so noch einmal höher erreichte. Dann kehrte er nach Bathurst zurück.

Noch viel glänzendere Resultate hatte die zweite Expedition, zu der Sturt im November 1829 von Sydney aufbrach. Statt jedoch wie Oxley dem Lachlan zu folgen, wandte er sich nach dem durch Howell und Hume bekannt gewordenen und von den Hirten, die einen grossen Theil seines Thales schon besetzt hatten, wegen seiner Wasserfülle gepriesenen Morumbiji; er erreichte ihn, nachdem er Argyle und Yass durchschnitten hatte, folgte ihm durch die Abhänge des Gebirgslandes in das Tiefland und in diesem bis an eine der des Lachlan und Macquarie ähnliche Sumpfebene, in der jedoch der wasserreiche Strom sein Bett nicht auflöste, vielmehr sie in einem breiten und tiefen Kanale durchschnitt. Hier liess Sturt einen Theil seiner Gefährten zurück, baute sich Boote und setzte nun die Erforschung zu Wasser fort, indem er erst den Morumbiji bis zu seiner Mündung in einen grösseren Fluss verfolgte, den er Murray benannte, dann diesen bis an die eines grösseren nördlichen Zuflusses, in dem er ganz richtig den Darling vermuthete, darauf bis an seine Mündung in den See Alexandrina befuhr und bis an den schmalen Kanal vordrang, der aus ihm in die Encounter-Bai führt. Auf der Rückkehr beschifften dann die kühnen Reisenden den Fluss unter entsetzlichen Mühsalen und Leiden aufwärts bis in den Morumbiji [1]). Die Resultate dieser Unternehmungen waren bedeutender, als man es erwartet hatte. Es hatte sich ergeben, dass die von den Westabhängen des Gebirgslandes herabströmenden Flüsse, der Darling im Norden und der Murray im Süden, ein einziges Flusssystem bildeten, das, freilich abgesehen von den grossen Mängeln und Unvollkommenheiten in seiner Bildung, doch, was die Länge der Flussläufe und die Grösse des Stromgebiets betrifft, dem Euphrat, Ganges oder Indus ziemlich gleichkommt; denn es war wahrscheinlich, dass die von Cunningham im Norden der Liverpool-Kette entdeckten Flüsse (der Namoy, Mëei, Dumaresq und Condamine) die Quellen des Darling, die von Hume und Howell gefundenen Ströme der Warragong-Berge (der Hume, Ovens, Goulburn) die des Murray bildeten. Diess genauer zu erforschen, war die dem Landmesser Major *Mitchell* übertragene Aufgabe und er hat Sturt's Entdeckungen in grossem Maasse erweitert und vervollständigt.

Die erste von Mitchell's Reisen wurde freilich ursprünglich durch die lügenhaften Aussagen eines entflohenen Deportirten herbeigeführt, der sich lange unter den Eingeborenen herumgetrieben hatte und von einem grossen Strome Kindur im Nordwesten der Niederlassungen erzählte, den er sogar bis zur Nordwestküste des Continents befahren haben wollte. Diese Angaben zu prüfen, brach Mitchell im November 1831 von Sydney auf, zog auf demselben Wege, den Cunningham 1827 eingeschlagen hatte, in die Liverpool-Ebenen zum Flusse Peel, den er verfolgte und als den oberen Lauf des Namoy nachwies, während Cunningham ihn irrig mit seinem Gwydir verbunden hatte. Nachdem er so das Tiefland erreicht hatte, wandte er sich gegen Norden und stiess hier bald auf den Kindur jenes Deportirten, den er sogleich für den Gwydir (den Mëei der Eingeborenen) erkannte; an ihm zog er eine Strecke abwärts, schlug dann wieder den Weg nach Norden durch das Tiefland ein und traf hier auf einen bedeutenden Fluss, den die Eingeborenen Karaula zu nennen schienen, obschon der wirkliche Name Barwan ist. In der Hoffnung, hier endlich den zur Nordwestküste führenden Fluss entdeckt zu haben, zog er eine Strecke an ihm abwärts, allein die Richtung des Bettes gegen Süden zerstörte jene Hoffnung schnell und als er zur Mündung eines Flusses gelangt war, der der Mëei sein musste, erkannte er, dass er sich am Hauptarme des Darling befinde, und trat daher die Rückreise nach Sydney an. Dieser Hauptarm des Darling, der Barwan, ist der südliche; den nördlichen, den Balun (Cunningham's Condamine), hat Mitchell erst auf der vierten

[1]) Sturt, Two expeditions into the interior of Southern Australia. Zwei Bände, 1833.

Reise untersucht, deren Hauptzweck das Vordringen in das centrale Australien gewesen ist.

Die Aufgabe für Mitchell's zweite Reise war die weitere Untersuchung des Darling, namentlich der von Sturt gemuthmassten Verbindung desselben mit dem Murray. Zu dem Ende verliess er im März 1835 Sydney, durchschnitt das Bergland von Bathurst, in welchem er einen seiner höchsten Berge, den Canobolas, erstieg, überschritt dann die von Oxley entdeckte Hervey-Kette, mit der die Senkung zum Tieflande beginnt, und erreichte das Quellgebiet des Bogan, welchem Flusse er bis zu seiner Mündung in den Darling folgte. Den weiteren Weg nahm er im Thale dieses Stromes abwärts bis dahin, wo er seine südwestliche Richtung plötzlich in eine südliche ändert; hier nöthigte ihn die Erschöpfung seiner Lastthiere und noch mehr die feindselige Gesinnung der zahlreich versammelten Ureinwohner zur Rückkehr, die auf demselben Wege erfolgte. Die Resultate dieser Unternehmung schienen zwar die Richtigkeit von Sturt's Hypothese der Verbindung des Darling mit dem Murray zu bestätigen, allein die Möglichkeit, dass der erstere ein selbstständig gegen Westen gehender Fluss sein könne, blieb noch immer nicht ausgeschlossen.

Diess zu entscheiden, wurde Mitchell 1836 zu einer dritten Reise abgesandt, die von allen die wichtigste und folgenreichste geworden ist. Im März verliess er Sydney, zog durch das Bergland von Bathurst über Buri zum Lachlan, dessen Lauf er abwärts folgte, die Sumpfebene, an welcher Oxley umgekehrt war, ohne Schwierigkeit durchschnitt und dann die Mündung des Lachlan in den Morumbiji erreichte. Die weitere Reise führte längs dieses Flusses und des Murray bis zur Mündung des Darling, dessen unteren Lauf er eine Strecke weit aufwärts erforschte, bis er zu der Überzeugung kam, dass es wirklich der auf der vorigen Reise verfolgte Fluss ist. Hierauf kehrte er zur Mündung des Morumbiji in den Murray zurück und zog im Thale des letzteren aufwärts, bis ihn das schönere und reichere Land, das er am Mount Hope erreichte, bewog, sich gegen Südwesten zu wenden; dadurch ist Mitchell der Entdecker des Berglandes von Victoria geworden, dem er seiner natürlichen Vorzüge halber den Namen Australia Felix beilegte. Er stiess zuerst auf den Yarrayne, westlicher auf den Wimmera, und da er hier wieder in das öde Tiefland gelangte, wandte er sich gegen Süden, entdeckte den Glenelg und befuhr ihn bis zu seiner Mündung in den Ocean. Von da durchschnitt er gegen Ost den südlichen Theil des Berglandes von Victoria, berührte die Grampian-Berge an ihrem südlichen Ende und östlicher die Berge, welche er die Pyrenäen benannte; vom Berge Byng aus besuchte er den südlicher liegenden Berg Macedon, von dessen Gipfel er das grosse Becken des Port Phillip übersah. Der fernere Weg ging mit dem von Howell und Hume eingeschlagenen parallel, nur etwas westlicher, über die von diesen entdeckten Zuflüsse des mittleren Murray bis zum Morumbiji und dann über Argyle und Camden nach Sydney. Mitchell's Schilderungen von der Australia Felix haben wesentlich zu der Gründung der blühenden Niederlassungen beigetragen, welche diesen Theil Australiens jetzt vor allen übrigen Provinzen des Continents auszeichnen [1]).

Nach Mitchell ist, da seit 1840 der Eifer der Entdecker sich überwiegend auf das weitere Eindringen in das Innere des Continents gewandt hat, für die Erforschung von New South Wales Nichts geschehen, was als überwiegend bedeutend bezeichnet werden könnte; sie ist vielmehr grösstentheils den Hirten überlassen worden, die nach und nach das Gebiet der beiden Provinzen New South Wales und Victoria mit ihren Heerden in Besitz genommen haben. In den nördlichen Theilen des Gebirgslandes untersuchte 1843 der Kapitän *Hamilton* einen grossen Theil Neu-Englands und die Quellgebiete der Flüsse Clarence und Richmond [2]), der Kolonist *Russell* 1841 und 1842 die Darling Downs und die Dividing-Kette, an deren nördlichem Ende er den oberen Lauf des Burnett-Flusses entdeckte, den er irriger Weise für den früher (1823) von Oxley entdeckten Boyne hielt [3]). *Leichhardt* hat endlich in den Jahren vor seiner ersten grossen Reise das Gebirgsland von dem Flusse Hunter an bis zur Quelle des Brisbane genau untersucht, besonders um die geologischen Verhältnisse zu erforschen, und damit die Vorstudien zu der Expedition gemacht, die ihn bis an die Nordküste des Continents geführt hat [4]). Im südlichen Theile besuchte Kapit. *Sturt* 1839 auf einer Landreise nach Süd-Australien das von Mitchell nicht berührte Stück des Murray-Thales oberhalb Mount Hope [5]). Im Oktober desselben Jahres durchzog der Landmesser *Tyers*, beauftragt, die Grenze zwischen den Provinzen New South Wales und Süd-Australien abzustechen, das südliche Victoria, und 1840 untersuchte der Reisende *Strzelecki* seiner geologischen Forschungen halber einen grossen Theil der Berge von New South Wales und namentlich die südlichsten Theile derselben, die schon von Hirten in Besitz genommenen Thäler des Warragong-Gebirges, das Hochland von Omeo und die von dem Snowy und anderen Gebirgsflüssen bewässerte Küstenebene, der er den Namen Gipps-

[1]) Mitchell, Three expeditions into the interior of Eastern Australia. 2 Bände, 1838.

[2]) Journal of the geogr. soc. of London, Band 13, SS. 245 f.

[3]) Journal of the geogr. soc., Band 15, SS. 305 f.

[4]) Leichhardt's Beiträge zur Geologie von Australien, herausgegeben von Girard, 1855.

[5]) Journal of the geogr. soc., Band 14, SS. 141 f.

Land beilegte [1]). Im Juli 1840 reisten *Hawdon* und *Mundy* auf dem im Jahre vorher von *Bonney* entdeckten Wege von Melbourne nach Adelaide durch den Theil des Tieflandes im Osten des unteren Murray, welchen Weg später (im April 1844) auch der Gouverneur *Grey* von Süd-Australien zurückgelegt und geschildert hat [2]). Endlich hat seit 1853 der bekannte Botaniker *F. Müller* seiner botanischen Forschungen halber die östlichen Theile Victoria's vielfach durchzogen, während die seit 1851 ausgeführten geologischen Aufnahmen der Gebirge von New South Wales und von Victoria, die ersteren durch *Mitchell*, *Hargraves* und *Clarke* [3]), die anderen durch *Selwyn* [4]), die Kenntnisse von diesen Theilen Australiens nicht wenig erweitert haben.

3. Die Erforschung von Süd-Australien.

Als *Sturt* auf seiner eben erwähnten zweiten Reise die Mündung des Murray erreichte, entging ihm nicht, dass das zwischen dem unteren Lauf des Flusses und dem Vincent-Golf liegende Land durch seine Fruchtbarkeit grosse natürliche Vorzüge besitze, und als der von der Regierung zur Untersuchung dieser Gegend im April 1831 abgesandte Kapitän *Barker* Sturt's Berichte bestätigte [5]), gab diess die Veranlassung zur Gründung der Kolonie Süd-Australien und der Stadt Adelaide, die 1836 am Ostufer des Vincent-Golfes erfolgte.

Die von diesem Mittelpunkte der Niederlassung ausgehenden Entdeckungen umfassen zwei von einander geschiedene Zeiträume, den ersten bis 1843, den zweiten von 1856 an. Die ersten Unternehmungen der Kolonisten waren begreiflich darauf gerichtet, die nächsten Umgebungen ihrer neuen Heimath kennen zu lernen, und das geschah mit so grossem Eifer, dass in den ersten drei Jahren schon das ganze Gebiet zwischen dem Meere und dem unteren, gegen Süden gerichteten Lauf des Murray bekannt geworden war. Die erste weitere Entdeckungsreise unternahm *E. J. Eyre*, der im Mai 1839 zuerst von Adelaide aus nach Norden über den Wakefield-Fluss vordrang, dann den Broughton entdeckte und ihm gegen Westen bis in die dürre Küstenebene des Spencer-Golfes folgte und darauf längs des Randes der sie im Osten begrenzenden Bergkette bis zur Spitze des Golfes zog. Hier aber hinderte der gänzliche Wassermangel alles weitere Vordringen sowohl gegen Norden in das Innere als gegen Süden an der Westseite des Golfes nach Port Lincoln und zwang Eyre, sich wieder in das Gebirgsland zu wenden, das er gegen Südosten durchschnitt, bis er auf den Murray stiess und diesen bis zur Mündung verfolgte. Im August darauf brach er zum zweiten Mal von Port Lincoln auf, ging Anfangs längs der Südküste nach Westen, bis ihn in der Gegend des Kap Bell die furchtbare Öde des Landes und der Wassermangel zur Rückkehr nöthigten; auf dieser nahm er den Weg gegen Osten, entdeckte dabei die Berge der Gawler-Kette und benannte den bereits auf der ersten Reise von den Höhen der Flinders-Kette erblickten See Torrens [1]). In demselben Jahr unternahm endlich der Gouverneur der Provinz Süd-Australien *Gawler* einen Entdeckungszug erst am Murray aufwärts bis an den Punkt, wo der Fluss sich plötzlich nach Süden wendet (den sogenannten Elbow), und von da durch die mittleren Theile des Berglandes hinüber zum Vincent-Golf [2]).

Eyre's Entdeckungen hatten allerdings keine grossen Erwartungen rege gemacht, denn überall war er im Westen auf die schreckliche Öde eines Australischen Tieflandes gestossen; dennoch erschien es der Regierung zweckmässig, sie fortsetzen zu lassen, hauptsächlich um die Ausdehnung der mit dem Namen der Flinders-Kette belegten Berge kennen zu lernen. Zu diesem Zweck wurde Eyre im Mai 1840 von Adelaide abgesandt. Er nahm zuerst denselben Weg, den er auf der ersten Reise genommen hatte, längs der westlichen Abhänge der Flinders-Kette bis zu dem Berge, an dem er 1839 umgekehrt war und der seinen Namen führt; von ihm aus besuchte er das Bett des Torrens-See's, dessen abschreckende und eigenthümliche Bildung er dabei kennen lernte. Darauf folgte er den Westabhängen der Berge, den wüsten Ebenen so nahe, als es der Wassermangel gestattete, besuchte den Torrens-See noch einmal und später, wie er wenigstens glaubte (denn er ahnte es nicht, dass er das Ufer eines anderen ähnlichen Beckens, des Eyre-See's, erreicht hatte), zum dritten Male. Da er aber allenthalben im Westen von den Bergen die gleiche Öde und Dürre getroffen hatte, schlug er den Weg nach Nordosten ein und gelangte so bis an die nördlichsten Höhen der Flinders-Kette, von denen er im Norden wie im Osten Seebecken ganz von derselben Bildung wie der Torrens-See übersah, so dass es nicht zu verwundern ist, dass er sich veranlasst fand, die Hypothese eines Zusammenhanges

---

[1]) Die Berichte von Tyers und Strzelecki finden sich in der Copy of a despatch of Govern. Gipps (in den Parliamentary papers vom 9. März 1841). Viel bedeutender ist des Letzteren Werk „Physical description of New South Wales and Vandiemen's Land", 1845.

[2]) Hawdon's und Mundy's Bericht bei Howitt, Impressions of Australia Felix, SS. 237 f.; Burr's Bericht von Grey's Reise im Journal of the geogr. society, Band 15, SS. 160 f.

[3]) Further papers relative to the recent discovery of gold in Australia (Parliamentary papers vom 28. Februar 1853).

[4]) Siehe „Geogr. Mittheil.", 1865, SS. 433 f.

[5]) Siehe Sturt, Two expeditions, Band 2, SS. 230 f.

[1]) Die Berichte über diese Reisen Eyre's finden sich im Journal of the geogr. soc., Band 13, SS. 163 f.

[2]) Der Bericht findet sich im Second report of the select committee of South Australia, 1841, im Appendix (in den Parliamentary papers).

aller dieser Seebecken anzunehmen, der in Wahrheit nicht existirt, und damit die hufeisenartige Form des grossen Torrens-Beckens zu erfinden, die Jahre lang der charakteristische Zug auf den Karten von Süd-Australien gewesen ist.

Nachdem alle Hoffnung, nach Norden vordringen zu können, aufgegeben werden musste, kehrte Eyre zum Spencer-Golf zurück, umging sein nördliches Ende und wandte sich dann längs seiner Westküste nach Port Lincoln, von da zog er längs der Seeküste bis zu dem 1839 erreichten Punkte. Aber die erstaunlichen Schwierigkeiten, welche ihm der Wassermangel in diesen Einöden bereitete, bewogen ihn, hier den grösseren Theil seiner Reisegefährten zurückzusenden; mit wenigen Begleitern brach er auf und unternahm es, nahe an der Küste die wasserlose Wüste zu durchziehen und die Niederlassungen von West-Australien zu erreichen. Unter Leiden und Mühsalen der entsetzlichsten Art, die ihm nicht bloss die Öde der Gegend, sondern auch die Hinterlist und Verrätherei seiner eingeborenen Begleiter bereiteten, gelang es doch seiner bewundernswerthen Energie, diesen Plan durchzuführen und längs der Küste nach Albany am König Georg-Sunde zu gelangen [1]). Nach ihm hat bis jetzt noch Niemand wieder diesen Weg zurückgelegt, der allerdings die grössten Schwierigkeiten darbietet; auch ist es noch nicht geglückt, tiefer landeinwärts eine Verbindung zwischen Süd- und West-Australien herzustellen, und alle Versuche, die man gemacht hat, von der Küste, am Grunde der grossen Australischen Bucht durch die gewöhnlich Nullarbor benannten Ebenen in das Innere einzudringen (wie die von *Miller* und *Dutton* 1857, von *Holroyd* im August 1859 [2]), von *M'Farlane* im August 1863 [3]) und von *Delisser* und *Hardwicke* im Juni 1865 [4])), sind an der unwirthlichen Natur des Landes gescheitert und haben keine nennenswerthen Erfolge gehabt. Nach Eyre unternahm noch Kapitän *Frome* im Juli 1843 einen Zug durch die Flinders-Kette, doch am östlichen, nicht wie Eyre am westlichen Abhange derselben, fand aber ebenfalls im Osten derselben Ebenen von gleicher Öde wie Eyre im Westen und gegen ihr nördliches Ende anscheinend grosse salzige See- und Schlammbecken, wodurch Eyre's Erfahrungen so vollständig bestätigt wurden, dass man von da an die ferneren Versuche, über diese Berge nach Norden vorzudringen, aufgab [5]).

Es bedurfte einer besonderen Veranlassung, sie wieder aufzunehmen; das geschah auch erst, nachdem die Hirten alle Gebirgsthäler der Flinders-Kette bis an ihr nördliches Ende hin mit ihren Heerden in Besitz genommen hatten und durch den Mangel an Weidegründen bewogen wurden, neue Anstrengungen zu machen, sie in den nördlicheren und westlicheren Theilen des Landes aufzusuchen. Dies versuchten sie seit 1856. Im August dieses Jahres wurden, als die Hirtenstationen schon bis über den Berg Serle hinausgingen, *Herschell Babbage* und *Bonner* abgesandt, die nördlichsten Theile der Flinders-Kette in geologischer Hinsicht zu erforschen, bei welcher Gelegenheit sie das wasserreiche Thal des Flusses Mac Donnell entdeckten. Diess hatte zur Folge, dass der Landmesser *Goyder* im Mai 1857 den Auftrag erhielt, mit einer Aufnahme der ganzen Flinders-Kette die genaue Untersuchung ihres äussersten Endes zu verbinden. Dabei folgte er dem Mac Donnell bis an seine Mündung in das schon von Eyre erblickte Seebecken, das jetzt Gregory-See heisst und das er nicht wie gewöhnlich mit Schlamm und Salzwasser, sondern mit süssem Wasser bedeckt fand, sicher in Folge von anhaltenden, namentlich im Gebiete des Barku gefallenen Regengüssen. Diese überraschende Kunde bewog den Surveyor General Kapitän *Freeling* im August desselben Jahres zu einem Zuge in dieser Richtung, der die Freude über Goyder's günstige Schilderung sehr herabstimmte, denn er fand das Becken bereits wieder mit Schlamm und Salzwasser gefüllt und Spuren, dass die Folgen jener starken Regengüsse rasch verschwunden waren [1]). Hierauf drang westlicher der Kolonist *Parry* bis an ein Seebecken im Westen des Berges Flint vor und im September 1859 überschritt der Kolonist *Stuckey*, dessen Station dem von Goyder und Freeling besuchten Seebecken nahe lag, dasselbe und drang nach Norden bis zu dem in dem grossen Mündungsdelta des Cooper liegenden See Pando vor, welche Gegenden auch *Steph. Hack* im Januar 1860 erforscht hat [2]). Allein die weitere und genauere Untersuchung dieses merkwürdigen See'nlandes, des sogenannten Lake District, hängt mit den Versuchen, in das centrale Australien einzudringen, zusammen.

Noch wichtiger und erfolgreicher sind die Anstrengungen gewesen, welche die Kolonisten gemacht haben, die Gegenden im Westen der See'n des Torrens-Gebiets kennen zu lernen. Im Mai 1857 erhielt *Steph. Hack* den Auftrag, die von Eyre schon erblickten Berge der Gawler-Kette zu untersuchen, die er nach allen Seiten hin durchzog, wobei er auch das an ihrem Nordabhange liegende Becken des Gairdner-See's entdeckte. Gleichzeitig mit ihm erforschte Major *Warburton* dieselben Gegenden und wieder-

[1]) Eyre, Journal of expeditions of discovery into Central-Australia, 2 Bände, 1845, von allen Australischen Reisewerken das interessanteste und anziehendste.
[2]) „Geogr. Mittheil.", 1860, SS. 78 f.
[3]) Ebendas., 1864, SS. 229.
[4]) Proceedings of the geogr. soc. of London, Band 10, SS. 129 f.
[5]) Frome's Bericht im Journal of the geogr. soc., Band 14, SS. 283 f.

[1]) Die Berichte von Babbage, Goyder und Freeling sind in den Proceedings of the geogr. soc. of London, Band 2, SS. 16 f. u. 185 f., enthalten; man vergl. „Zeitschrift für allgemeine Erdkunde", Band 5, SS. 134 f., und „Geogr. Mittheil.", 1859, SS. 130 f.
[2]) „Geogr. Mittheil.", 1860, SS. 301 f.

holte die Reise im Juni 1858, indem er besonders die westlichen Theile des Gairdner-See's zu bestimmen suchte [1]). Viel wichtiger wurden jedoch die beiden Expeditionen, die der Kolonist *Swinden* 1857 unternahm. Er passirte den Isthmus, welcher den Torrens-See vom Spencer-Golf trennt, und wandte sich dann gegen Nordwest in das Land an der Westseite des Torrens, das er nicht in dem Grade dürr und wasserarm fand wie die Ebenen auf der Ostseite des See's [2]). Die dadurch rege gemachten Hoffnungen bewirkten 1858 die Absendung von zwei Expeditionen in diese Gegenden. Die erste unter der Leitung von *Herschell Babbage*, von der Kolonial-Regierung mit allen Hülfsmitteln reichlich ausgestattet, verliess im Februar Port Augusta am Grunde des Spencer-Golfes, untersuchte zuerst den Isthmus, der diesen vom Torrens-See trennt, genau und begab sich dann in das Land an der Westseite des Torrens, wo die lange Kette von See'n, die im Nordosten des Gairdner liegen, gründlich erforscht wurde; von da wandten sich die Reisenden zum See Eyre und untersuchten die südwestlichen Ufer desselben mit gleicher Sorgfalt [3]). So gründlich aber auch Babbage's Arbeiten gewesen sind, so lässt sich doch diese Unternehmung nicht mit der wenig später in dieselben Theile des Landes gerichteten Reise des *J. Mac-Douall Stuart* vergleichen, der, nur von einem Europäer und einem Eingeborenen begleitet und höchstens mit dem Nothwendigsten ausgerüstet, dennoch erheblich mehr geleistet hat. Er zog im Mai Anfangs längs der Westseite des Torrens-See's bis zur Südwestecke des Eyre-See's, wo er den Chamber Creek entdeckte, von da gegen Nordwesten längs der nördlichen Abhänge eines Bergzuges, der jetzt den Namen des Entdeckers trägt, überstieg denselben und folgte darauf seinem Südabhange gegen Südosten, bis er südlicher auf ein Seebecken stiess, das er für das Nordende des Gairdner hielt, während es in Wirklichkeit Babbage's Younghusband-See ist. Die weitere Reise führte ihn gegen West bis an das westliche Ende des Gairdner-See's, wo das öde und wasserlose Land beginnt, das sich von der grossen Australischen Bucht in das Innere erstreckt; hier erstieg Stuart noch den Berg Finke und wandte sich dann unter entsetzlichen Leiden und Entbehrungen zur Küste, längs welcher er nach der Kolonie zurückkehrte. Diese kühne Unternehmung hat nicht bloss die Kenntnisse von dem nordwestlichen Theile Süd-Australiens mehr als irgend eine andere erweitert, sie hat auch das Vertrauen auf die Kraft und Energie des Mannes begründet, der sie gewagt hatte [4]). Um dieselbe Zeit (im Oktober 1858) begab sich Major *Warburton* zum Chamber Creek, setzte von da die Erforschung der Gegend nach Nordwest fort und drang bis zur Davenport-Kette vor [1]).

Die weitere Erforschung dieser durch ihre auffallenden Quellenbildungen so ausgezeichneten Gegend an dem westlichen Ufer des Eyre-See's übernahm *Stuart* im Auftrage und Interesse von angesehenen Kolonisten und trat im April 1859 seine zweite Reise nach den im verflossenen Jahre entdeckten Gegenden an. Er begann sie mit der Untersuchung des Isthmus, der die See'n Torrens und Eyre von einander trennt, und der Umgegend des Chamber Creek, dann drang er gegen Nordwesten weit über die von Warburton besuchten Landstriche vor, entdeckte das Thal des Flusses Neale und zog an ihm aufwärts bis über den Pass, in welchem er die Hanson-Kette durchbricht. Die auf diese Weise aufgefundenen Gegenden erforschte er auf der dritten Reise vom November 1859 an genauer, namentlich zur Bestimmung von Wasserplätzen und Weidegründen, folgte bei dieser Gelegenheit dem Neale bis zu seiner Mündung in den Eyre-See und entdeckte den Frew im unteren Lauf [2]). So wichtig diese Unternehmungen für die bessere Kenntniss des Nordwesttheiles von Süd-Australien gewesen sind, so haben sie doch noch eine viel grössere Bedeutung dadurch erhalten, dass sie in Stuart den Gedanken an die grossen Reisen erweckt haben, welche das centrale Australien den Blicken der Geographen eröffneten.

Das Bestreben, in dieses einzudringen, hat, wie in New South Wales, so auch hier die Blicke der Entdecker von weiteren Untersuchungen Süd-Australiens abgezogen. Es ist nur noch Eine Expedition zu erwähnen, die des Major *Warburton* im Juli 1866, deren ursprünglicher Zweck, West-Australien vom Thale des Neale aus zu erreichen, an der damals herrschenden Dürre und an gänzlichem Wassermangel scheiterte. Da der Reisende jedoch in der äussersten Hirtenstation am Berge Margaret die Kunde von der Entdeckung eines grossen Flusses im Nordosten erhalten hatte, begab er sich dorthin, bestimmte das nördliche Ende des Eyre-See's, das bis dahin noch nicht bekannt war, und entdeckte die Mündung des grossen Nordarmes des Cooper, dem er weit aufwärts folgte, und wahrscheinlich auch das Ende des aus dem Inneren herabfliessenden Stromes, den man Burke zu nennen pflegt [3]).

4. Die Erforschung von West-Australien.

Die Kolonie West-Australien wurde 1829 von dem Gouverneur *Stirling* an der Mündung des Schwanenflusses

[1]) Proceedings, Band 2, SS. 189 f.; Zeitschrift für allg. Erdk., Band 5, SS. 151 f.; „Geogr. Mittheil.", 1859, SS. 130 f.
[2]) Zeitschrift für allg. Erdkunde, Band 5, SS. 157 f.
[3]) „Geogr. Mittheil.", 1859, SS. 135 f.
[4]) Zeitschrift für allg. Erdkunde, Band 6, SS. 41 f.

[1]) „Geogr. Mittheil.", 1860, SS. 298 f.
[2]) Journal of the geogr. soc., Band 31, SS. 65 f.
[3]) Zeitschrift der Gesellsch. für Erdkunde, Band 3, SS. 1 f.

angelegt, nachdem bereits kurz vorher eine kleine Niederlassung von Sydney aus am König Georg-Sunde gegründet war. Die ersten Unternehmungen wurden von den Kolonisten, besonders von den Offizieren der Garnison, begreiflich auf die Erforschung der nächsten Umgegend gerichtet und namentlich hat sich dabei durch seinen Eifer und seine Erfolge der Lieutenant *Dale* ausgezeichnet. So wurde schnell das Küstenland am Schwanenflusse, das Darling-Gebirge und die auf der Ostseite desselben liegenden Ebenen bis an das Thal des Flusses Avon, in dem man Anfangs den oberen Lauf des Schwanenflusses nicht erkannte, untersucht und schon im Oktober 1830 drang Dale auf der Ostseite des Avon bis 100 Meilen von der Küste vor, eine Entfernung, die in dieser Gegend erst 30 Jahre später überschritten worden ist. Einen gleichen Eifer legten die Offiziere der Garnison am König Georg-Sunde an den Tag; der Arzt *Wilson* erforschte im Dezember 1829 das Land auf der Westseite dieses Sundes, der Arzt *Collie* das Thal des Flusses Kalgan und die beiden Gebirgszüge im Norden von Albany und schon im Dezember 1830 gelang es dem Kapitän *Bannister*, von Perth am Schwanenfluss aus Albany zu erreichen und so die beiden Mittelpunkte der Niederlassung mit einander in Verbindung zu setzen [1]).

Indessen wurden diese Versuche, gegen Osten in das Innere einzudringen, durch die Unfälle, welche die Kolonie gleich Anfangs betrafen, eben so sehr wie durch die unwirthliche Natur des Landes in nicht geringem Grade erschwert und zurückgehalten und wenn sie trotzdem fortwährend aufgenommen worden sind, so muss man die Ausdauer und Energie der Männer bewundern, die sich so mühseligen und so geringe Erfolge bietenden Arbeiten unterzogen. Im Oktober 1836 erforschte der Landmesser *Roe* die Gegend östlich von York, ohne viel weiter als Dale vorzudringen. Im Januar 1842 untersuchten die Kolonisten *Landor* und *Lefroy* von York aus den oberen Lauf der Flüsse Hotham, William und Arthur, wozu sie durch die Nachrichten der Eingeborenen von den in ihren Thälern sich findenden See'n bewogen wurden [2]). Viel bedeutender war die Expedition, welche *Roe* im September 1848 in die Gegenden südöstlich von Perth unternahm. Er durchzog bei dieser Gelegenheit zuerst das Thal des oberen Avon, dann das Land nördlich vom König Georg-Sund und östlicher bis zu den Russell-Bergen, wo ihn die zunehmende Dürre und Öde zur Rückkehr zwang, bestimmte darauf die Erstreckung der hier im Osten des König Georg-Sundes entdeckten Kohlenschichten und untersuchte besonders das Thal des Flusses Pallinup und das des oberen Laufes des Blackwood [1]). Im Juli 1861 erforschten die Kolonisten *Harper*, *Clarkson* und die beiden Brüder *Dempster* von Northam aus die Gegend gegen Ostnordost und drangen bis zur Barlee-Kette und dem Debora-See vor, ohne dass diese Reise einen nennenswerthen Vortheil gebracht hätte [2]). Ihnen folgten im Mai 1863 *Lefroy*, *Edwards* und *Robinson*, die von York aus mit eben so geringen Erfolgen viel weiter als jene nach Osten vordrangen und bis zu den Bergen Burges und Robinson kamen [3]). Dieselben Gegenden besuchte *Hunt* im September 1864, durchschnitt zuerst das von Clarkson und den beiden Dempster erforschte Gebiet, dann drang er bis zu dem äussersten, von Lefroy und Robinson erreichten Punkte vor, überschritt ihn aber nur wenig und kehrte von den Hampton-Ebenen zurück [4]). Im Jahre 1865 aber versuchten es die Brüder *Dempster*, von der Küste bei der Esperance-Bai an in das Innere einzudringen, und kamen bis in die Nähe der Hampton-Ebenen [5]). Durch alle diese Versuche sind hauptsächlich nur die ausserordentlichen Schwierigkeiten aufgedeckt, die sich der Verbindung von West- und Süd-Australien im Inneren in den Weg stellen.

Viel glücklichere Resultate und glänzendere Erfolge haben dagegen die Unternehmungen gehabt, um von Perth aus die nördlichen Distrikte der Kolonie zu erforschen und gegen Norden vorzudringen. Den Anstoss dazu gab der Kapitän *Grey*, der, nachdem er einen fehlgeschlagenen Versuch gemacht hatte, von der Nordwestküste aus einen Weg in das Innere zu finden, im Februar 1839 aus blossem Entdeckungseifer in zwei Booten eine Fahrt nach dem Haien-Sunde unternahm, auf der er die Mündung des Flusses Gascoyne entdeckte; auf der Rückkehr litt er in der Gantheaume-Bai Schiffbruch und kehrte zu Lande längs der Küste unter den äussersten Entbehrungen mit grosser Mühe nach Perth zurück [6]). Die Kunde, welche er von dem in der Nähe der Moresby-Kette gefundenen Lande mitbrachte, hatte 1840 eine Untersuchung des Küstenlandes zur Folge, auf dem die Champion-Bai entdeckt wurde [7]). Die dadurch auf die nördlichen Theile West-Australiens gelenkte Aufmerksamkeit wurde hierauf Veranlassung zu der Expedition, welche *August. Gregory* mit seinen Brüdern und Lieutenant *Helpman* im August 1846 unternahm und auf der er von Toodyay aus gegen Nordost über den See Brown bis

[1]) Die Berichte über diese ersten Unternehmungen finden sich in dem vom Buchhändler Cross herausgegebenen Werke „Journals of several expeditions made in Western Australia under the sanction of Govern. Stirling".

[2]) Journal of the geogr. soc., Band 13, SS. 189 f.

[1]) Journal of the geogr. soc., Band, 22, SS. 1 f.

[2]) „Geogr. Mittheil.", 1863, SS. 96 f.

[3]) „Geogr. Mittheil.", 1864, SS. 293 f.

[4]) Proceedings of the geogr. soc., Band 9, SS. 111 f.

[5]) Zeitschrift für d. Gesellsch. der Erdk. in Berlin, Bd. 2, SS. 522 f.

[6]) Grey, Journal of two expeditions in Northwestern Australia, Band 1, SS. 329 f.

[7]) Grey, Band 2, S. 124.

zum Berge Jackson vordrang, wo die zunehmende Öde und Wassermangel ihn zur Rückkehr zwangen; auf dieser wandte er sich gegen Nordwest, stiess auf das Ostufer des wenige Wochen früher von *Hillmann* entdeckten See's Moore und gelangte von da zum Thale des oberen Arrowsmith, worauf er durch das Innere nach Toodyay zurückkehrte [1]). Im August 1847 untersuchte er dann das eben durchzogene Land zwischen dem Schwanenfluss und dem Arrowsmith genauer, weil die grasreichen Wiesenebenen hinter den die Küstenstufen bildenden Bergzügen und die Entdeckung von Kohlenschichten an dem letzteren Flusse ihm eine höhere Bedeutung verliehen hatten. Hierauf erhielt er im September 1848 den Auftrag, die Erforschung des Küstenlandes gegen Norden fortzusetzen und bis zum Gascoyne vorzudringen; er zog auf dem bereits bekannten Wege durch das Küstenland bis zum Flusse Murchison, allein von da den Haien-Sund zu erreichen, verhinderte die grenzenlose Öde und Dürre des jenen Sund umgebenden Landstrichs, und der Reisende sah sich gezwungen, sich mit einer genaueren Untersuchung des Thales des unteren Murchison wie der Küstenlandschaft im Süden desselben zu begnügen [2]); die bei dieser Gelegenheit gemachte Entdeckung von Bleierzen am Murchison wie die Schilderung von dem die Moresby-Kette umgebenden Lande führten zur Gründung von Niederlassungen in diesem Distrikt, der später den Namen Victoria erhalten hat. Wenn es auch Gregory darauf (1852) wirklich gelang, die schreckliche Wüste auf der Nordseite des Murchison zu durchschneiden und das Ufer des Haien-Sundes zu erreichen, so hatten doch diese Unternehmungen hinlänglich gezeigt, dass es unmöglich sei, auf diesem Wege längs der Küste zum Gascoyne vorzudringen; deshalb wurde der Landmesser *Austin* 1854 beauftragt, dasselbe auf einer östlicheren Strasse zu versuchen. Er folgte im Juli zuerst dem von Gregory vor 8 Jahren eingeschlagenen Wege in das Innere, blieb auf der Ostseite des Moore-See's und stiess nördlicher auf das grosse Seebecken, das jetzt seinen Namen führt; von da wandte er sich nach Nordwesten und erreichte den oberen Lauf des Murchison, allein auf diesem Wege gelang es ihm eben so wenig, zum Haien-Sund zu kommen, wie 1848 Gregory und aus denselben Gründen, und er sah sich gezwungen, das Bett des Murchison bis zu den Niederlassungen im unteren Laufe zu verfolgen [3]).

Wenn somit Austin wie August. Gregory nicht im Stande gewesen waren, den Gascoyne zu erreichen, so führte diess der Bruder des Letzteren, *Frank Gregory*, auf eine glänzende Weise durch und er hat die Grenzen unserer Kenntnisse von West-Australien mehr erweitert als sonst irgend ein anderer Reisender. Nachdem er zur Vorbereitung das Thal des mittleren Murchison 1857 erforscht hatte, brach er im April 1858 von der Grube Geraldine an diesem Flusse auf und folgte seinem Bette bis in die Gegend des Berges Nairn, dann überstieg er nördlicher die Wasserscheide zwischen dem Murchison und Gascoyne und erreichte das Thal des letzteren im oberen Laufe, folgte ihm abwärts bis zu seiner Mündung, wandte sich aber auf der Rückkehr noch in das Thal seines bedeutendsten Zuflusses, des Lyons, bis er vom Berge Augustus an den Weg zum Gascoyne und weiter zum Murchison einschlug [1]). Noch wichtiger sind die Resultate seiner zweiten Reise gewesen. Auf dieser begab er sich zu Schiffe nach der Nickol-Bai und unternahm von dieser aus seine beiden Züge in das Innere; auf dem ersten kam er im Mai 1861 zuerst in das Thal des Fortescue, verfolgte es bis fast zu seiner Quelle, wandte sich dann gegen Süden durch das Thal des Ashburnham, bis er das des Lyons erreichte, worauf er den Rückweg zur Nickol-Bai antrat. Auf dem zweiten Zuge erforschte er das Küstenland von dieser Bai an gegen Osten, entdeckte die Flüsse Yule und Degrey, bis er östlich von dem letzten Zuflusse des letzteren, dem Oakover, bei dem Berge M'Pherson in ein Tiefland von der entsetzlichsten Öde gerieth, das ihn zur Rückkehr nöthigte [2]). Es ist aber nicht bloss die Ausdehnung des entdeckten Landes gewesen, was diesen Reisen Fr. Gregory's solche Bedeutung gegeben hat, sondern auch der Umstand, dass er in diesen nördlichen Theilen des West-Australischen Gebirgslandes ein fruchtbareres und mit natürlichen Vorzügen ausgestattetes Gebiet fand, das sich von den traurigen Wüsten im Süden des Murchison höchst vortheilhaft unterscheidet. Die Folge davon ist auch die Gründung der Kolonie an der Nickol-Bai und der Stadt Roeburn gewesen, und 1867 hat der Kolonist *Hooley* den Weg vom Distrikt Victoria nach dieser neuen Niederlassung Behufs der dahin zu treibenden Viehheerden genauer bestimmt [3]).

Im Jahre 1869 führte die von Eingeborenen erhaltene Kunde vom Tode von Europäern an einem See im Inneren, in denen man Spuren von Leichhardt's Expedition entdeckt zu haben meinte, den Kolonisten *Forrest* in die Gegenden im Nordosten von Perth, wo er in den Theilen südlich vom Austin-See bis zu 123° Ö. L. vordrang und die Unwahrheit jenes Gerüchtes nachwies, allein kein besseres und nutzbareres Land als Gregory und Austin vor ihm antraf [4]).

---

[1]) Journal of the geogr. soc., Band 18, SS. 26 f.
[2]) Journal, Band 22, SS. 59 f.
[3]) Journal, Band 26, SS. 235 f.

[1]) Proceedings of the geogr. soc., Band 3, SS. 34 f.
[2]) Journal, Band 32, SS. 372 f.
[3]) Zeitschrift der Gesellsch. für Erdk. in Berlin, Bd. 3, SS. 281 f.
[4]) „Geogr. Mittheil.", 1870, SS. 145 f.

Was die nördlicheren Gegenden betrifft, so fassten 1837 zwei Offiziere, *Grey* und *Lushington*, den kühnen Plan, von der Brunswick-Bai an der Nordwestküste in das Innere einzudringen, ein Unternehmen, das schon wegen des Mangels eines Stützpunktes, auf den es basirt werden konnte, scheitern musste; die muthigen Reisenden entdeckten dabei den Fluss Glenelg und drangen bis zur Stephens-Kette vor [1]). Als dann später der Versuch einer Niederlassung in diesem Distrikte von West-Australien aus unternommen wurde, der keinen Erfolg gehabt hat, setzten die Kolonisten *Martin* und *Sholl* diese Forschungen fort; der Erstere entdeckte die Mündung des Glenelg in die Doubtful Island-Bai und untersuchte die Ebenen im Osten der Roebuck-Bai, der Letztere den oberen Lauf des Glenelg und die Berge, aus denen er entspringt [2]).

5. Die Erforschung von Central-Australien und Queensland.

Das Verlangen, in das Innere Australiens einzudringen, lag bereits mehreren der zur Erforschung der Küstenlandschaften ausgerüsteten Expeditionen zum Grunde; wenn es jedoch erst seit kaum 25 Jahren gelungen ist, dieses Ziel zu erreichen, so darf man das nicht wunderbar finden. Es war auch gar nicht zu erwarten, dass solche Versuche gelingen könnten ohne die vorhergehende Untersuchung der fast allenthalben die Küsten Australiens begrenzenden Bergländer, zumal da fast ohne Ausnahme auf sie gegen das Innere Tiefebenen von der trostlosesten und abschreckendsten Öde und der grössten Wasserarmuth folgten, ohne die genaue Erforschung der Eigenthümlichkeiten der Australischen Natur, die erst mit der Zeit erreicht werden konnte, endlich ohne die Erfahrungen, wie die Reisen in diesen Australischen Einöden am zweckmässigsten eingerichtet werden können; denn die Mittel, sie zu durchschneiden, sind für diesen Continent ganz besondere und von den für andere Länder geltenden verschiedene. Die spezielle Veranlassung jedoch für die Versuche, in das Innere dieses räthselhaften Continents einzudringen, gab in der letzten Zeit der Wunsch und das Verlangen, ihn von einer Küste bis zur gegenüberliegenden zu durchschneiden, und diess ist in dem verflossenen Vierteljahrhundert in der Richtung von Süden nach Norden an drei verschiedenen Stellen gelungen.

Der erste Europäer, der einen solchen Versuch gewagt hat, war ein Deutscher, Dr. L. *Leichhardt*. Durch einen längeren Aufenthalt in den nördlichsten Theilen der Kolonie New South Wales zur Erforschung der geologischen Verhältnisse derselben mit dem Inneren bekannt geworden, fasste er den Entschluss, der noch durch die ähnliche, nur wenig später zur Ausführung gekommene Expedition des Major Mitchell verstärkt wurde, von den Darling Downs aus bis zur Nordküste des Continents vorzudringen, und nachdem er sich mit Hülfe einiger Privatleute die Mittel zur Ausführung dieses Vorhabens verschafft hatte, begab er sich im August 1844 zu Schiffe nach der Moreton-Bai und von da zu der entlegensten Station, die es damals in den Darling Downs gab, Jimba, wenig nördlich von der jetzigen Stadt Dalby. Von hier brach er im Oktober auf, folgte erst eine kleine Strecke dem Thal des Condamine, bis es sich gegen Westen wandte, und zog darauf gegen Nordwesten in das unbekannte Land, dessen Erforschung ihm so glänzend gelungen ist. Nicht weit nördlich vom Condamine erreichte er die Hochebenen, welche den südlichen Theil des Berglandes von Queensland bilden, durchschnitt dann nach einander die Gebiete der Flüsse Dawson, Mackenzie und Isaac, ohne es zu ahnen, dass sie alle Theile eines grösseren Flusssystems bilden, das jetzt den Namen Fitzroy führt, überschritt die Wasserscheide zwischen dem Isaac und dem Suttor und folgte dem letzteren Flusse bis zu seiner Mündung in den Cape (Mitchell's Belyando) und diesem bis zu seiner Vereinigung mit dem Burdekin, dessen südlichen Hauptarm er bildet. Hierauf zog er an dem letzteren Flusse durch das Bergland des nördlichen Queensland bis zu seiner Quelle, ging über die Wasserscheide, welche ihn vom Lynd trennt, und an diesem Flusse abwärts bis zu seiner Mündung in den Mitchell, dessen Bett er verfolgte, bis er die Küstenebene von Carpentaria erreichte. Dann zog er durch diese rund um den Meerbusen gleichen Namens, an dessen Westseite er auf den Fluss Roper stiess; dieser führte ihn gegen Nordwesten auf die Hochebenen des Nord-Australischen Berglandes, von denen er zum Thale des von King entdeckten Alligator-Flusses hinabstieg und so endlich glücklich nach der damals noch am Hafen Essington bestehenden Englischen Kolonie gelangte; er hatte fast 15 Monate Zeit dazu gebraucht, von Jimba aus diesen Weg zurückzulegen [1]). Mit enthusiastischem Jubel wurde der längst für umgekommen gehaltene Reisende in Sydney empfangen; die Achtung und Anerkennung, die er sich überhaupt bei der Bevölkerung von ganz Australien durch seine Ausdauer, Energie und Talente erworben hat, muss man als wohlbegründet anerkennen, zumal wenn man erwägt, dass der kühne Reisende die Erfahrungen erst machen musste, die späteren Reisenden zu Gute gekommen sind. Denn nicht bloss das ist das grosse Verdienst seiner

[1]) Grey, Journal of two expeditions in Northwestern Australia. 2 Bände.

[2]) Journal of the geogr. soc. of London, Band 34, SS. 237 f.; Band 35, SS. 203 f.

[1]) Tagebuch einer Landreise in Australien von Dr. L. Leichhardt, übersetzt von Zuchold, 1851.

Unternehmung, dass er die Bergländer von Queensland und Nord-Australien den Europäern eröffnet hat, auch das verdient hervorgehoben zu werden, dass er es gewesen ist, der die Mittel gefunden hat, welche zur Durchschneidung des öden und unwirthlichen Inneren die geeignetsten sind und denen andere Reisende nur noch wenig hinzuzufügen gehabt haben.

Die Erfolge dieser Reise führten nun Leichhardt zu dem Entschluss, eine Durchschneidung des Continents von der Ost- zur Westküste nach der Kolonie West-Australien zu versuchen. Im Oktober 1846 verliess er deshalb Newcastle am Flusse Hunter und zog zu Lande nach den Darling Downs, denn um die von anderen Reisenden im Nordwesten der Kolonie entdeckten Einöden zu umgehen, hielt es Leichhardt für zweckmässig, erst eine Strecke lang seinen alten Weg zu verfolgen, ehe er sich gegen Westen wende. Die Reise war jedoch von Anfang an eine unglückliche, und als endlich die Peak-Kette erreicht war, wo der Weg gegen Westen eingeschlagen werden sollte, sah sich der Reisende durch das Abnehmen der Lebensmittel, das Entlaufen der mitgeführten Lastthiere und die unter seinen Gefährten ausgebrochenen Krankheiten genöthigt zurückzukehren [1]). Hierdurch nicht entmuthigt brach er im Dezember 1847 zum dritten Male auf, zog aber diessmal von den Darling Downs gerade gegen Westen nach den von Mitchell kurz zuvor entdeckten Fitzroy Downs und von da über den Maranoa zum Barku; seitdem ist er verschollen und ohne Zweifel mit den Seinen das Opfer seiner Unerschrockenheit geworden. Da er selbst geglaubt hatte, er werde gegen 3 Jahre abwesend sein, so hatte man Anfangs in der Kolonie keine Besorgniss; erst 1852 sandte die Kolonial-Regierung, als Eingeborene das Gerücht verbreiteten, er sei in der Nähe des Maranoa von den Ureinwohnern erschlagen, eine Expedition aus, diess zu untersuchen und ihm zu folgen, die jedoch unter der Leitung *Hovenden Hely's*, eines dazu ganz unfähigen Mannes, ohne Resultat blieb. Hierauf erhielt, jedoch erst 1858, *August. Gregory* den Auftrag, Leichhardt's Schicksal zu erforschen, er fand jedoch nur einige Spuren von ihm am oberen Barku. Drei Jahre später stiess *Walker* auf der Reise zum Carpentaria-Golf ganz unerwartet auf viel zahlreichere Spuren, welche auf der Ostseite des Thales des Thomson vom Barku nach Nordwesten führten, und *M'Intyre* entdeckte 1864 deren noch andere im Thale des mittleren Flinders und fand daselbst sogar noch zwei alte Pferde, die von Leichhardt herzurühren schienen; wahrscheinlich ist dieser daher in der Gegend südlich vom Carpentaria-Golf umgekommen. Diese Entdeckungen erregten namentlich in Melbourne den lebhaftesten Enthusiasmus; es bildete sich eine Gesellschaft, um Leichhardt's Schicksal zu erforschen, allein die Versuche des zu diesem Zweck abgesandten M'Intyre blieben ohne Erfolg, da er, nachdem er über den Cooper auf einem Wege, der mit dem Mackinlay's ziemlich zusammenfällt, bis zum unteren Flinders vorgedrungen war, daselbst starb [1]). Noch 1869 hat man in Folge von grundlosen Gerüchten einen ähnlichen, ebenfalls fruchtlosen Versuch von West-Australien aus gemacht [2]).

Die nächste Expedition, welche nach Leichhardt zur Fortsetzung der Erforschung des von ihm entdeckten Queensland abgesandt wurde, war die von *Kennedy*, der im April 1848 Sydney verliess, um sich nach der Rockingham-Bai zu begeben und von da aus das Innere bis zum Kap York zu untersuchen; diese Unternehmung ist eine der unheilvollsten und traurigsten unter allen Australischen Entdeckungsreisen. Der Hauptgrund des Unheils lag darin, dass es so viel Beschwerden und Zeit kostete, die steilen, mit dichten Urwäldern bedeckten Berge, welche die Küstenebene der Rockingham-Bai begrenzen, zu übersteigen, was die Hülfsmittel der Reisenden zu früh erschöpfte; als es endlich gelungen war, zog Kennedy durch das Quellgebiet des Flusses Mitchell und erreichte, dem Lauf des Kennedy folgend, an der Prinzessin Charlotte-Bai die Küste, an der er nun nach Norden fortzog. Aber der Mangel an Lebensmitteln wie die Erschöpfung der Seinen bewog den Reisenden, eilf seiner Gefährten an zwei verschiedenen Orten zurückzulassen und allein mit einem Eingeborenen den Versuch zu machen, möglichst schnell nach Kap York zu kommen, wo er Hülfe finden musste; er hatte es schon fast erreicht, als er als das Opfer der Hinterlist der Eingeborenen fiel. Von seinen zurückgelassenen Begleitern entgingen nur zwei dem Hunger- und Erschöpfungstode [3]).

Eine andere Erweiterung der Kenntniss von Queensland erfolgte auch durch die Expedition des *August. Gregory*, der 1855 den Auftrag erhielt, das Land an dem von Wickham entdeckten Flusse Victoria, von dem der Entdecker eine so günstige Schilderung entworfen hatte, zu untersuchen. Im September erreichte er Kap Pearce, wo er landete und sich auf dem Landwege nach dem unteren Victoria begab; hierauf erforschte er das ganze Gebiet desselben bis an die Quellen, die vortheilhaften Berichte Wickham's bestätigend, überstieg die Höhenzüge, welche es im Süden begrenzen, in das südlich davon sich aus-

[1]) Der einzige Bericht über diese Reise ist der von Bunce in dem Werke von Zuchold: Dr. L. Leichhardt, eine biographische Skizze, 1856, aber er ist eigentlich eine gehässige und unwürdige Schmähschrift gegen den Leiter der Unternehmung.

[1]) „Geogr. Mittheil.", 1866, SS. 365 f.; 1867, S. 447 f.

[2]) Siehe oben S. 14.

[3]) Carron's Bericht bei M'Gillivray, Narrative of the voyage of H. M. Ship Rattlesnake, Band 2, SS. 119 f.

breitende Tiefland und drang in diesem, dem Flusse Sturt folgend, bis zum 20. Breitengrade vor, bis ihn endlich der gänzliche Wassermangel und die furchtbare Öde des Landes zur Rückkehr zwangen. Dann sandte er einen Theil seiner Begleiter zu Schiffe zurück, mit den übrigen zog er zuerst gegen Osten, bis er auf den Roper stiess, hierauf parallel mit Leichhardt's Wege längs der westlichen und südlichen Küste des Carpentaria-Golfes und endlich gerade nach Osten über das Thal des Gilbert zum oberen Burdekin. Der fernere Weg führte durch das Thal dieses Flusses bis zur Mündung des Cape und diesen aufwärts, bis Gregory sich von seiner Identität mit Mitchell's Belyando überzeugte; dann durchschnitt er das ganze Bergland des südlichen Queensland gegen Südosten und Osten bis zu den indessen am Hafen Curtis angelegten Niederlassungen [1]). Das glänzendste Resultat dieser mit grosser Umsicht unternommenen Reise ist allerdings die Erforschung des Victoria gewesen, aber auch für die bessere Kenntniss von Queensland ist sie nicht ohne Bedeutung geblieben.

Während dessen hatten sich die Hirtenstationen über das ganze südliche Queensland von der Moreton-Bai aus gegen Westen und Norden und von der am Hafen Curtis angelegten Kolonie Gladstone in das Innere ausgedehnt. In den Jahren 1859 bis 1861 erforschte *Elphinstone Dalrymple* das bis dahin noch unbekannt gebliebene Mündungsland des Burdekin und fand, dass er sich in einem Delta in die Baien Cleveland und Bowlinggreen ergiesst [2]); diess hatte die Gründung der Stadt Bowen am Hafen Denison 1861 zur Folge. Hierauf breiteten sich die Stationen der Hirten auch rasch über das nördliche Queensland bis zu den Quellen des Burdekin aus, was zur Anlegung der Kolonie Cardwell an der Rockingham-Bai 1864 führte; *Dalrymple* eröffnete dann die Verbindung zwischen dieser und den Hirten-Niederlassungen am oberen Burdekin und Ennasleigh durch einen bequemen Pass am Berge Leach und im Thal des Flusses Herbert [3]). Nur wenige Monate nach Cardwell wurde Somerset am Kap York gegründet, welches mit den entlegensten Stationen am Ennasleigh zu verbinden, die Brüder *Jardine* unternahmen, die im August 1864 von dem oberen Burdekin aufbrachen und die ganze Halbinsel des Kap York erst auf der westlichen, später auf der östlichen Seite durchschnitten [4]).

Nur wenig später, als Leichhardt seine erste Reise antrat, war von der Regierung von New South Wales die Absendung einer ähnlichen Expedition unter Leitung des Landmessers Major *Mitchell* beschlossen worden, die wo möglich die Nordküste erreichen sollte, aber wenn sie auch Bedeutendes geleistet hat, in ihren Resultaten doch der von Leichhardt weit nachsteht. Mitchell's Bestreben ging vor Allem dahin, einen zum Carpentaria-Golf führenden Strom zu finden. Er begab sich zuerst von Sydney nach Buri und brach von da im Dezember 1845 auf, erreichte über den Bogan und Macquarie den Darling und erforschte darauf die grossen Ebenen, in denen sich der Balun (den er Baloene nennt), der nördliche Quellstrom des Darling, in mehrere Arme getheilt verliert. Dann folgte er diesem Flusse aufwärts bis zur Mündung des Kogun, indem er seine Identität mit Cunningham's Condamine nachwies, gelangte am Kogun nach den schönen Wiesenebenen der Fitzroy Downs und dem oberen Maranoa und erstieg die Höhen um die Berge King und Faraday, die südwestlichste Ecke des Berglandes von Queensland. Ein Zug gegen Norden brachte ihn erst zum Nogoa, dem westlichsten Quellarm des Fitzroy, und dann zum Belyando, in welchem Mitchell schon einen Fluss des Carpentaria-Golfes gefunden zu haben glaubte, bis die weitere Erforschung zeigte, dass er sich zur Ostküste wende. Darauf kehrte er zurück und unternahm nun einen anderen Zug gegen Westen, stiess auf die Quellen des Warrego und später auf die des Barku (seines Victoria), in dessen Thal er gegen Nordwesten bis in das Tiefland vordrang, in dem festen Glauben, dass ihn dieser Fluss bis zum Carpentaria-Golf führen werde; durch Mangel an Lebensmitteln aber wurde er zuletzt zur Rückkehr genöthigt, auf der er dem Maranoa bis zu seiner Mündung folgte [1]). Die Entdeckung des Barku ist das bedeutendste Resultat dieser auch für die Kenntniss des südwestlichen Queensland und des Gebiets des Balun und Meei wichtigen Unternehmung.

Den Lauf des Barku weiter zu erforschen, war die Aufgabe, welche dem Landmesser *Kennedy*, dessen trauriges Ende so eben erwähnt ist, von der Regierung übertragen wurde. Im März 1847 verliess er Sydney und zog über den Maranoa auf Mitchell's Wege zum oberen Barku, diesem folgte er durch das Tiefland abwärts, so weit es der Wassermangel gestattete, und gewann dabei die Überzeugung, dass Mitchell's Hypothese eine irrige gewesen war und der Fluss sich nach Südwesten entweder zum Darling oder zu dem von Sturt entdeckten Cooper wende. Der Rückweg wurde nun auf demselben Wege bis zur Quelle des Warrego, dann im Thale dieses Zuflusses des Darling genommen [2]). Später hat *August. Gregory* den weiteren Lauf des Barku untersucht. Er wurde 1858 abgesandt zu Nachforschungen in Betreff des Schicksals Leichhardt's und

[1]) Journal of the geogr. soc. of London, Band 28, SS. 1 f.
[2]) Proceedings, Band 5, SS. 4 f.; Journal, Band 33, SS. 3 f.
[3]) Journal, Band 35, SS. 191 f.
[4]) Journal, Band 36, SS. 19 f.

[1]) Mitchell, Journal of an expedition into the interior of Tropical Australia, 1848.
[2]) Journal, Band 19, SS. 193 f.; Band 22, SS. 228 f.

zog im Januar von der Moreton-Bai über die Quelle des Dawson zum Barku, wies seine Identität mit dem Cooper nach und drang an ihm bis zu dem Punkte vor, wo er sich in mehrere Arme spaltet und das Delta-Land bildet, das jetzt den Namen Lake District führt; der südlichste dieser Arme, Sturt's Strzelecki Creek, führte den Reisenden nach Süd-Australien [1]).

Gleichzeitig mit Leichhardt's erster Reise wurde noch ein anderer Versuch, den Continent von der südlichen bis zur nördlichen Küste zu durchschneiden, auf Kosten der Englischen Regierung durch den Kapitän *Sturt*, den Entdecker des Darling und Murray, gemacht, eine Unternehmung, welche, wenn sie auch verhältnissmässig nicht bedeutende Resultate gehabt hat, doch in der Energie des Reisenden, seiner Entsagungsfähigkeit und Ausdauer im Ertragen von Leiden von keiner anderen Australischen Entdeckungsreise übertroffen worden ist. Im August 1844 verliess Sturt Adelaide und begab sich zum Darling, den er bei dem See Cawndilla verliess; er erforschte zunächst die beiden Gebirgsländer der Stanley- und Grey-Kette unter unsäglichen Beschwerden, versuchte von beiden aus in die schrecklichen Einöden, die sie umgeben und deren Furchtbarkeit die Wirkungen einer anhaltenden Dürre noch steigerten, einzudringen, erreichte zweimal die Seebecken am nördlichen Ende des Süd-Australischen Berglandes und unternahm dem grossen Wassermangel zum Trotz besonders zwei grössere Züge gegen Norden, den einen, auf dem er das Thal des Cooper entdeckte und den Osttheil seines Delta-Landes und die Steinige Wüste, wie er den die Wasserscheide bildenden Strich Landes zwischen dem Cooper und dem Burke benannte, durchschnitt, den zweiten, der westlicher durch das Delta des Cooper und jene Wüste, an ihrem nördlichen Rande durch das Thal des Burke und dann längs des Eyre, eines Zuflusses desselben, gegen Norden führte, bis in 25° S. Br. der gänzliche Wassermangel die Rückkehr erzwang. Aber erst als alle Aussicht aufgegeben werden musste, bei der fortdauernden Dürre noch Fortschritte machen zu können, kehrte Sturt aus diesen Wüsteneien, in denen er 18 Monate zugebracht hatte, nach Adelaide zurück [2]).

Wenn auch diese Erfahrungen so entmuthigend waren, dass man sich nicht leicht bewegen lassen konnte, den Cooper von Süden her aufzusuchen, so sollte doch später gerade das Thal dieses Flusses der Ausgangspunkt für eine zweite glückliche Durchschneidung des Continents werden. Die Versuche der Süd-Australier, in das Innere einzudringen, erweckten die Rivalität der Bewohner von Victoria und diess, vielleicht auch der Wunsch, neue Weidegründe aufzusuchen, führte im September 1858 zur Gründung einer Gesellschaft in Melbourne, welche die Ausrüstung einer grossen Expedition beschloss, um vom Cooper aus die nördlicheren Gegenden zu erforschen. Die Leitung derselben wurde, nachdem sie August. Gregory ausgeschlagen hatte, einem thatkräftigen und entschlossenen Manne, *Ohara Burke*, übertragen. Es war ein Fehler, dass die Expedition, die auch dadurch interessant gewesen ist, dass auf ihr zum ersten Male aus Asien eingeführte Kameele angewendet wurden, so grossartig angelegt war, dass dadurch die Fortschritte der Reisenden gelähmt wurden. Burke fühlte das selbst und liess daher, als er im Oktober 1860 Menindie am Darling verliess, um zum Cooper zu ziehen, einen Theil seiner Reisegefährten unter *Wright* zurück, der ihm mit Vorräthen und Lebensmitteln zum Cooper folgen sollte. Die Reise dahin gelang ihm bei günstiger Witterung ohne Schwierigkeiten; am Cooper liess er dann wieder *Brahe* mit einigen seiner Gefährten zurück und brach im Dezember mit Wills und zwei Anderen zu seiner eigentlichen Entdeckungsreise auf. Er durchschnitt das Cooper-Delta und die Steinige Wüste, stiess dann auf den Fluss, der jetzt seinen Namen zu führen pflegt und dem er, so weit er gegen Süden fliesst, aufwärts folgte, zog durch die Tiefebene im Norden davon ohne grosse Mühe, überstieg den Landrücken, der die Wasserscheide zwischen den Flüssen des Carpentaria-Golfes und den zu den Seebecken des nördlichen Süd-Australiens fliessenden bildet, und gelangte nördlicher, dem Cloncurry, einem Zuflusse des Flinders, und diesem Flusse selbst folgend, bis an die Küste des Golfes. Den Rückweg nahm er auf derselben Strasse und erreichte, freilich sehr erschöpft, glücklich den Cooper wieder.

Wenn Burke bis so weit glückliche Erfolge gehabt hatte, so war das Ende der Unternehmung ein um so traurigeres. Wright konnte, durch vielfache Hindernisse aufgehalten, erst in der Mitte des Sommers den Darling verlassen und gelangte bei der herrschenden Dürre, den unter den Seinen ausgebrochenen Krankheiten und den Feindseligkeiten der Eingeborenen nur bis zum Flusse Bullu; Brahe verliess aus denselben Gründen, nachdem er über vier Monate auf Burke gewartet hatte, den Cooper, vereinigte sich mit Wright und kehrte mit ihm zum Darling zurück. Am Abend desselben Tages, an dem er vom Cooper abgezogen war, langte Burke bei seinem Lager am Flusse an und fasste nun den unbegreiflichen Entschluss, statt ihm zu folgen, was ihn wahrscheinlich gerettet hätte, den Versuch zu machen, auf Gregory's Wege längs des Strzelecki Creek die Hirtenstationen von Süd-Australien zu erreichen. In den furchtbaren Einöden, die er dabei zu durchschneiden

[1]) Proceedings, Band 3, SS. 18 f.
[2]) Sturt, Narrative of an expedition into Central Australia. 2 Bde. 1849.

hatte, wurden die geringen Hülfsmittel der Reisenden bald verbraucht und die Weiterreise unmöglich; wie die Eingeborenen zu leben, waren sie nicht im Stande, so raffte die gänzliche Erschöpfung und der Hunger im Juli 1861 Burke und Wills hin, nur einer ihrer Gefährten (der andere war schon einige Tage vor der Ankunft am Cooper gestorben) wurde durch die Gastlichkeit und Freundlichkeit der Ureinwohner erhalten.

Kaum war die Kunde, dass Burke im Inneren zurückgeblieben sei, nach Melbourne gelangt, so wurde sogleich eine neue Expedition ausgerüstet und unter *Howitt's* Leitung abgesandt, ihm Hülfe zu bringen. Er kam im September 1861 am Cooper an, wo er durch den geretteten Gefährten Burke's von dessen und Wills' Tode unterrichtet wurde und beider Leichen bestattete. Auf einem zweiten Zuge dahin im Juni 1862, auf dem er auch eine Strecke lang längs des Flusses Burke vorgedrungen ist, brachte er die sterblichen Überreste beider Männer über Süd-Australien nach Melbourne [1]).

Ehe aber noch Burke's Tod bekannt geworden war, hatte sein Geschick in den übrigen Kolonien Australiens die höchste Aufregung hervorgerufen und es wurden rasch nicht weniger als drei Expeditionen ausgerüstet, zwei in Queensland und eine in Süd-Australien, ihn aufzusuchen. Die erste verliess im August 1861 die Moreton-Bai und begab sich zur See nach dem Grunde des Carpentaria-Golfes, wo der Führer derselben, der Kolonist *Landsborough*, am Albert-Flusse landete und von da einen Zug gegen Süden in das Innere unternahm, auf welchem er den Gregory, einen Zufluss des Nicholson, und seinen Hauptarm, den Oshanassy, erforschte, dann durch die Barkly-Ebenen zum Herbert vordrang und seinem Bett gegen Süden folgte, bis ihn der Wassermangel zur Rückkehr nöthigte. Da inzwischen Spuren von Burke am unteren Flinders entdeckt waren, begab sich Landsborough im Februar 1862 vom Albert dahin, untersuchte den Flinders bis an seine Quellen und überstieg die Wasserscheide, welche ihn von den Zuflüssen des Thomson trennt, welchem Fluss er darauf durch die schon 1860 von ihm von Osten her entdeckten Bowen Downs nach Süden bis zu seiner Mündung in den Barku folgte und darauf längs des Warrego den Darling erreichte [2]). Die Hauptresultate dieser Reisen sind die Erforschung der Gebiete des Gregory und besonders des Flinders und des Thomson gewesen.

Im September 1861 folgte *Walker*, ein Polizeibeamter von Queensland, mit einer mehrentheils aus Eingeborenen bestehenden Abtheilung Landsborough, allein auf dem Landwege. Er zog zunächst von Rockhampton den Fitzroy aufwärts bis an seine Quelle, dann hinüber zum Barku und an diesem eine Strecke abwärts, bis er sich nach Nordwesten in das Innere wandte, östlich vom Thale des Thomson, dessen östliche Zuflüsse er durchschnitt. So erreichte er die Quelle des Flinders und nahm nun seinen Weg weiter gegen Nordwesten, bis er auf den grossen Zufluss des Flinders stiess, der jetzt gewöhnlich Norman genannt wird; ihm folgte er, bis er auf den früher von Gregory eingeschlagenen Weg stiess, auf dem er zum Albert zog und dann den Rückweg so wie Gregory über das Thal des Burdekin nahm [1]). Durch diese Unternehmung sind Landsborough's Entdeckungen bestätigt und erweitert worden.

Wichtiger ist die dritte Expedition geworden, welche zu Burke's Beistand ausgerüstet war und unter der Leitung des Süd-Australiers *M'Kinlay* stand. Er verliess im August 1861 Adelaide und zog durch das Bergland von Süd-Australien und über die Seebecken an seinem Ende in das Delta-Land des Cooper, dessen zahlreiche Seebecken und Flussläufe er, von der günstigen Witterung unterstützt, genau untersuchte, ohne jedoch den Zusammenhang derselben verstehen zu können. Da er aber schon hier von Burke's Ende unterrichtet wurde, beschloss er, als die Abnahme des Wassers ein längeres Verweilen in dieser Gegend nicht räthlich machte, sich in das Innere gegen Nordwesten zu wenden, überschritt die Steinige Wüste und stiess auf den Fluss Burke, dem er eine Strecke gegen Norden folgte. Seine Absicht, auf das rechte Ufer hinüberzugehen, hinderte jedoch das plötzliche und ungewöhnliche Anschwellen und Austreten des Flusses, das ihn zuletzt nöthigte, auf das höhere Land im Osten des Thales sich zurückzuziehen und ihm nur gestattete, seinen Weg längs des überschwemmten Landstriches gegen Nordosten zu nehmen; so gelangte er wider seinen Willen bis zu den Quellen dieses Flusses, dessen Bedeutung erst durch ihn klar geworden ist, und überstieg dann den Landrücken von Carpentaria östlicher als Burke, da er an der Küste des Golfes noch Landsborough's Begleiter zu finden und von ihnen Lebensmittel zu erhalten hoffte. Am Nordabhange dieses Rückens ging er über den Cloncurry (seinen Jeannie), den er nicht erkannte, kam dann in das Thal des Flusses, dem Gregory den Namen Leichhardt gegeben hat, und erreichte an ihm den Golf; da er aber hier keine Europäer mehr fand, sah er sich genöthigt, den Weg nach Queensland einzuschlagen, und erreichte glücklich durch das Quellland des Gilbert und das Thal des Burdekin die Stadt Bowen [2]). Was diese

[1]) Australian exploring expedition (Parliament. papers vom 28. März 1862).

[2]) Journal of Landsborough's expedition from Carpentaria in search of Burke and Wills, 1862.

[1]) Journal of the geogr. soc. of London, Band 32, SS. 133 f.

[2]) M'Kinlay, Journal of exploration in the interior of Australia (Burke, Relief Expedition). 1862.

Unternehmung so wichtig macht, ist besonders die genauere Kenntniss, die sie uns von dem Delta-Lande des Cooper, dem Lake District, und dem Flussgebiet des Burke verschafft.

Den Entdeckern folgten die Kolonisten und Hirten in diese Gegenden bald. Wenige Jahre nach Landsborough's Reise waren schon das Thal des mittleren Thomson und die Bowen Downs mit Stationen bedeckt, die sich auch zugleich in dem Thal des oberen und mittleren Flinders ausbreiteten; im Küstenlande von Carpentaria wurde die Ortschaft Burketown am Flusse Albert gegründet und auch diese Gegenden von Heerdenbesitzern eingenommen. Der Kolonist *MacIntyre* besuchte 1864 das Land nördlich vom Barku, um neue Weidegründe aufzufinden; er ging vom Darling zu einem 1862 von *Neilson* entdeckten Nebenfluss desselben, dem Paru, von da im Juni zum Barku und weiter auf einem neuen Wege, der zwischen denen von Mackinlay und Landsborough in der Mitte liegt, durch die Bergzüge, welche die Wasserscheide zwischen dem Burke und Thomson bilden, zum Landrücken von Carpentaria und über diesen zum unteren Flinders; den Rückweg nahm er über den Thomson [1]). Die zweite Reise, welche derselbe Reisende in diese Gegenden gemacht hat, um die von ihm auf der ersten am unteren Flinders gefundenen Spuren von Leichhardt weiter zu verfolgen, hat, da er dabei am Flinders starb, keine Erfolge gehabt [2]). 1865 besuchte *Landsborough* von Rockhampton in Queensland aus die Stationen am Thomson auf einem kürzeren Wege, der vom Nogoa in gerader Linie zum Flusse Alice führt, und kehrte nördlicher auf einer Strasse, welche die Heerdenbesitzer schon entdeckt hatten, von den Bowen Downs über den Fluss Belyando nach Bowen zurück [3]); 1868 erforschte derselbe Reisende die Umgegend der Mündung des Flinders in den Carpentaria-Golf [4]).

Die dritte Durchschneidung des Australischen Continents von Süd-Australien aus ist einzig das Werk eines Mannes gewesen, der durch Umsicht wie durch Entschlossenheit unter den Australischen Entdeckern eine hervorragende Stellung einnimmt, des *J. Macdouall Stuart*. Bereits als Kapitän Sturt's Begleiter auf der Reise zum Cooper hatte er Studien gemacht, die ihn für solche Unternehmungen befähigten, und auf den schon erwähnten drei Reisen 1858 und 1859 in die nordwestlichen Theile des Gebiets von Süd-Australien [5]) war er mit diesen Gegenden so genau bekannt geworden, dass sich ihm von selbst der Gedanke aufdrängte, den Versuch zu machen, von hier aus in das Innere des Continents einzudringen. Dazu verliess er mit einer im Ganzen nur dürftigen, von einigen wohlhabenden Ansiedlern gelieferten Ausrüstung im März 1860 den in das südliche Ufer des Eyre-See's mündenden Chamber Creek und zog auf schon erforschten Wegen Anfangs gegen Nordwesten durch das Thal des Flusses Neale zu dem des Frew, darauf meist gegen Norden durch die Hochebenen des Central-Australischen Berglandes und die Gebiete der Flüsse Stevenson, Finke und Hugh, dann über die so regelmässig nach Westnordwest sich hinziehenden Bergzüge des Inneren, die Macdonnell- und Reynolds-Kette, bis zu dem im Norden der letzteren liegenden Berge, den er, weil er in der Mitte des Continents zu liegen schien, Central Mount Stuart benannte. Von hier wandte er sich eine kleine Strecke gegen Westen, erstieg den Berg Denison, den höchsten, den man bis jetzt in Central-Australien kennt, und versuchte nun gegen Nordwesten hin den Victoria zu erreichen, ein Versuch, der aber bald an der furchtbaren Öde des Tieflandes und dem gänzlichen Wassermangel scheiterte. Daher folgte er vom Mt Stuart an den weiter gegen Norden sich ausdehnenden Bergen, überstieg nach einander die Forster-, Crawford-, Davenport-, Murchison-, Macdouall- und Short-Kette, worauf er von der letzteren aus einen zweiten Versuch, im Nordwesten zum Victoria durchzudringen, unternahm, der aber eben so erfolglos ablief wie der erste. Als er darauf im Begriff stand, gegen Nordosten zum Carpentaria-Golf zu gelangen, stiess er am Attack Creek auf eine starke Horde feindselig gesinnter Eingeborener und das bewog ihn, zumal da die Lebensmittel sehr abgenommen hatten, schleunig auf demselben Wege zurückzukehren. Die Nordküste Australiens hatte er zwar nicht erreicht, allein er war doch bis über den 19. Breitengrad gekommen.

In Süd-Australien empfing man den kühnen Mann, der eine so gefährliche Reise mit nur zwei Begleitern zu unternehmen gewagt hatte, mit dem lautesten Jubel und die Kolonialregierung beeilte sich, die Mittel zu einer zweiten grossen Expedition zu bewilligen, mit der Stuart den Continent bis zur Nordküste durchschneiden könne; schon im Januar 1861 brach er vom Chambers Creek auf. Allein die Reise hatte den gewünschten Erfolg nicht, ohne dass man deshalb Stuart den mindesten Vorwurf machen kann. Er zog zuerst auf dem früheren Wege bis zum Attack Creek, von da gegen Norden längs der letzten Höhenzüge des Central-Australischen Berglandes, der Whittington- und Ashburton-Kette, bis er auch nördlich von der letzteren am Newcastle Water wie zu ihren Seiten auf das öde Tiefland traf; von allen Seiten aus machte er dann mit bewundernswerther Ausdauer Versuche, dieses schreckliche Land gegen Nordwesten wie gegen Nordosten zu durchschneiden, um den Victoria-Fluss oder den Carpentaria-Golf zu erreichen,

[1]) Proceedings of the geogr. soc., Band 9, SS. 300 f.
[2]) Siehe oben S. 16.
[3]) Proceedings, Band 10, SS. 62 f.
[4]) Proceedings, Band 13, SS. 52 f.
[5]) Siehe oben S. 12.

alle scheiterten an der unwirthlichen Natur und der Öde des wasserlosen Gebüschlandes, es blieb zuletzt Nichts übrig, als den Rückweg einzuschlagen.

Dieses unerwartete Resultat entmuthigte jedoch den kühnen Reisenden so wenig als die Bewohner und die Regierung von Süd-Australien. Es wurde Stuart eine neue, noch vollständigere Ausrüstung zu Gebote gestellt und mit dieser verliess er im Januar 1862 die nördlichste Hirtenstation an der Westseite des Eyre-See's und zog auf dem schon bekannten Wege bis zum Newcastle Water. Mit grosser Mühe gelang es endlich, einen Weg nach Norden durch das Tiefland zu finden, der zum Thale des Flusses Strangways und in diesem zu dem des Roper führte. Der weitere Weg hatte geringere Schwierigkeiten, er ging gegen Nordwesten der früheren Strasse Leichhardt's parallel, nur etwas westlicher; auf ihm erstieg Stuart durch das Flussgebiet des Roper die Hochflächen des Nord-Australischen Berglandes, von diesen kam er herab in das Thal des Adelaide, dem er bis gegen die Mündung folgte und endlich das Ufer des Oceans oder vielmehr des Vandiemen-Golfes an der Chambers-Bai erreichte. Damit war das mit so grossen Anstrengungen und unter solchen Schwierigkeiten erstrebte Ziel erreicht. Die Rückkehr erfolgte auf dem früheren Wege, allein bei der indessen eingetretenen Dürre unter den grössten Beschwerden; der Leiter der Expedition erkrankte so bedenklich, dass er Wochen lang in einer Tragbahre von Pferden getragen werden musste; er ist auch bald nachher an den Folgen der Strapazen dieser Reisen gestorben [1]).

Stuart's Entdeckungen, besonders seine günstigen Berichte über die Natur und Beschaffenheit des Nord-Australischen Berglandes, die mit Leichhardt's Erfahrungen übereinstimmten, haben Versuche von Seiten der Süd-Australier zur Folge gehabt, in diesem Theile Australiens Niederlassungen zu gründen, die aber bis jetzt noch zu keinem glücklichen Resultat geführt haben. Damit stehen auch einige Expeditionen in Verbindung, welche zur genaueren Erforschung Nord-Australiens ausgesandt sind. 1865 liess der zum Vorsteher der projektirten Niederlassung bestimmte Obrist *Finnis* einzelne Theile, wie das Küstenland der Limmenbight in Carpentaria, die Anson-Bai, in welcher die Mündung des Flusses Daly entdeckt wurde, und das Thal des unteren Victoria-Flusses erforschen [1]). Im Januar 1866 unternahm *MacKinlay* eine grössere Reise von der Mündung des Adelaide aus zur Untersuchung des Thales dieses Flusses und des Alligator, die jedoch in Folge der Hindernisse, welche die tropische Regenzeit brachte, ein sehr ungenügendes Ende nahm [2]), und im April 1867 begann Kapitän *Cadell* seine Erforschung der Nord- und Ostküste Nord-Australiens und besonders des Thales des schon von King entdeckten Flusses Liverpool, in dessen Nähe er einen bedeutenderen Fluss, den Blyth, entdeckte, und des Mündungslandes des Roper.

---

[1]) Die Tagebücher von Stuart sind (zugleich mit denen seiner Reisen von 1858 und 1859) zusammen von Hardman in dem Werke „Stuart, Explorations in Australia, 1864" herausgegeben.

[1]) Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin, Band 2, SS. 454 f.; Band 3, SS. 74 f., 273 f.

[2]) „Geogr. Mittheil.", Band 13, SS. 74 f.

II. Die natürliche Bildung des Continents Australien.

Was aus allen diesen mit so viel Eifer und Ausdauer ausgeführten Unternehmungen sich über die Bildung der einzelnen Theile des Continents ergeben hat, soll im Folgenden kurz und übersichtlich zusammengestellt werden.

Von den Formen, welche die Erdoberfläche annimmt, erscheint in Australien überwiegend die des *Tieflandes*, nächstdem die gemischte Form des sogenannten *Berglandes*. Die *Bergländer* des Continents bilden kein zusammenhängendes Ganzes, sie sind vielmehr durch Einsenkungen oder durch Arme der Tiefländer so von einander getrennt, dass wahrscheinlich bereits ein Steigen des Meeresspiegels um wenige hundert Fuss den ganzen Continent in eine Gruppe zahlreicher Inseln von verschiedener Grösse auflösen würde. Diese Bergländer haben gewöhnlich die Bildung der hügeligen Hochflächen, sie sind überwiegend mit den parkähnlichen, lichten und grasreichen Wäldern ohne Unterholz bedeckt, die der Australischen Natur eigenthümlich sind und die Betreibung der Viehzucht so sehr begünstigen. Die sie durchschneidenden Flussthäler haben meist fruchtbaren Boden und sind die vorzugsweise für den Landbau geeigneten Stellen, das anbaubare Land ist in Australien überhaupt nur sporadisch und oasenartig vertheilt; die Schluchten, in denen die Flüsse häufig aus den Bergen hinauszutreten pflegen, sind gewöhnlich tief und schwer zugänglich, jedoch nicht selten in den südlichen Theilen des Continents durch eine üppige, der tropischen in ihrem Charakter sich nähernde Vegetation ausgezeichnet. Über diese Hochebenen erheben sich öfter felsige Berge, in den meisten Fällen in Ketten vereinigt, deren Abfälle und Senkungen an manchen Stellen steil und schroff, an anderen sanft und allmählich sind, doch sind Stufenländer nur in geringer Ausdehnung und unvollkommen entwickelt vorhanden.

Die Vertheilung dieser Bergländer hat das Eigenthüm-

liche, dass sie vorzugsweise längs der Küsten des Continents um das Innere herumliegen; in Central-Australien ist bis jetzt nur eines entdeckt. Der Bergländer an den Küsten kennt man sechs.

1. Das Bergland von Victoria und New South Wales. Den Anfang desselben macht das Bergland von *Victoria*, eine hügelige Hochfläche von grossentheils fruchtbarer Bodenbeschaffenheit (weshalb Mitchell es *Australia Felix* benannte) und mit sanft sich senkenden Abhängen, die im Norden und Westen in das südöstliche Tiefland, im Süden in die Küstenebene übergehen; auf ihr erheben sich zwei von einander getrennte, von Norden nach Süden sich erstreckende Bergzüge, die *Grampians* im Westen und die *Pyrenäen* im Osten, während der südliche Abhang durch eine Reihe von niedrigen vulkanischen Bergen ausgezeichnet ist, deren Thätigkeit vielleicht noch nicht ganz erloschen ist. Eine Art breiter Einsenkung trennt diess Bergland im Norden des Port Phillip von dem von *New South Wales*, das sich bei geringer Breite von 37 bis 25° Südl. Breite längs der Ostküste gegen Ostnordosten ausdehnt. Es beginnt im Süden mit der hohen Bergmasse um den Berg *Hotham* (den sogenannten *Bogong-Bergen*), die in ihren südlichen Zweigen bis an die Halbinsel des Kap Wilson reicht, im Osten aber durch die Hochfläche von *Omeo* mit der Kette der *Australischen Alpen* (den *Warragong-Bergen*) in Verbindung steht, welche die höchsten Berge des Continents enthalten und im Norden an der Biegung des Thales des Morumbiji enden. Von diesen im Osten breiten sich die von Bergzügen durchschnittenen Hochebenen von *Micaligo* und *Monaru* aus, deren nördliche Fortsetzung das wiesenreiche Hochland von *Argyle* mit den See'n *George* und *Bathurst* bildet, das im Norden wieder in die mit Wald bedeckten unfruchtbaren Hochflächen der *Blauen Berge* übergeht; an diese stösst westlich das viel fruchtbarere Hochland von *Bathurst*, das Quellland des Flusses Macquarie. Im Norden trennt eine tiefere Einsenkung, welche das Thal des *Goulburn* oder des oberen *Hunter* enthält, diese Hochflächen von der *Liverpool-Kette*, die, abweichend von allen übrigen Bergzügen dieses Berglandes, sich von Osten nach Westen ausdehnt. Am Nordabhange derselben liegen die schönen und reichen *Liverpool-Ebenen*, die bei geringerer absoluter Höhe fast einer grossen Bucht des Tieflandes gleichen, die sich hier am oberen Namoi in das Innere des Berglandes hineinzieht; östlich und nördlich von ihnen breiten sich andere, viel höhere Ebenen bis weit gegen Norden aus, welche den Distrikt *Neu-England*, einen der schönsten Weidebezirke von New South Wales, bilden und fast bis an das nördliche Ende des Berglandes reichen. Dieses besteht aus den Bergen der gegen Norden ziehenden *Dividing Range*, welche das Thal des Brisbane im Westen begrenzen und sich nördlich zum Thale des Flusses Burnett herabsenken, das eine Einsenkung bildet, welche die Bergländer von New South Wales und Queensland scheidet; am Westabhange der Dividing Range liegen die anmüthigen und reichen Wiesenebenen der *Canning* und *Darling Downs*, die der Condamine-Fluss durchschneidet. Die Abfälle dieses Berglandes sind nach Westen und Osten von sehr verschiedener Bildung. Im Osten bestehen sie aus steil und schroff sich senkenden Bergzügen, welche von den Thälern grösserer und kleinerer Küstenflüsse gewöhnlich in tiefen, kaum zugänglichen Schluchten durchschnitten werden; während diese Bergzüge häufig bis dicht an die Küste vorspringen, treten sie an einzelnen Stellen zurück und ziehen sich bogenartig um Küstenebenen von verschiedenem Umfange herum, welche, zumal da sie besonders im Norden durch grosse Fruchtbarkeit und schöne Vegetation ausgezeichnet sind, die vorzüglich bewohnten und angebauten Theile von New South Wales bilden und die Verbindung des Inneren mit dem Ocean vermitteln. Die bedeutendsten dieser Küstenebenen sind das *Gippsland* im Süden der Warragong-Berge, durch welches der Fluss *Snowy* zur Süd-Küste fliesst, die *Shoalhaven-Ebene* am unteren Lauf des Flusses dieses Namens und der Jervis-Bai, die kleine, allein durch ihre Fruchtbarkeit ausgezeichnete Küstenebene von *Illawarra*, die viel grössere und am stärksten von allen bewohnte von *Cumberland* am unteren *Hawksbury*, der politische Mittelpunkt des ganzen Landes, die Küstenebene an der Mündung des Flusses *Hunter*, die besonders reichen und fruchtbaren des Hafens *Macquarie* mit den Flüssen *Manning*, *Hastings* und *Macleay*, die von *Clarence* mit dem Thale des gleichnamigen Flusses und die der *Moreton-Bai* am unteren Laufe des Flusses *Brisbane*. Gegen Westen dagegen ist die Senkung des Berglandes viel sanfter und allmählicher, sie bildet eine Art unvollkommener Stufenbildung, fast das einzige Beispiel der Art, das man in Australien kennt, und die Stufen, welche von den Quellflüssen des Murray- und Darling-Systems im Mittellaufe durchschnitten werden, nehmen westlicher allmählich die Beschaffenheit des öden Tieflandes an, in welches sie übergehen. An einigen Punkten erheben sich am Anfange dieser Stufen einzelne kurze, von Norden nach Süden sich ausdehnende Berg-Ketten, wie die Berge am Flusse *Tumut* im Süden des Morumbiji, die *Hervey-Kette* südlich vom Macquarie, die Kette *Warambangle* zwischen den Flüssen Castlereagh und Namoi, die *Hardwicke-Kette* (oder *Nundawar*) zwischen dem Namoi und Meei.

2. Das Bergland von Queensland beginnt in 26° S. Br. mit Bergzügen im Norden des Thales des Burnett und Condamine und erstreckt sich bei ebenfalls verhältnissmässig geringer Breite bis 17° S. Br. in der Richtung nach Nord-

westen. Es zerfällt durch eine Einsenkung in 21° S. Br. im Thale des unteren Burdekin in zwei Theile von verschiedener Bildung.

Der südliche Theil besteht aus einer Reihe von zum Theil fruchtbaren und schönen, hoch gelegenen, zur Viehzucht wohlgeeigneten Ebenen, über die sich einzelne felsige Bergketten (wie die *Expedition-Kette* und die *Peak-Kette* zu beiden Seiten des Flusses Mackenzie) isolirt von einander erheben und die von den zahlreichen Armen des grossen Küstenflusses *Fitzroy* wie nördlicher von dem *Suttor*, einem Zuflusse des Belyando, bewässert werden. Im Osten reichen diese Ebenen bis an eine Reihe von höheren, steil zur Ostküste abfallenden Bergzügen, welche die höchsten Spitzen des südlichen Queensland enthalten und, indem sie mit den ähnlichen östlichen Grenzketten des nördlichen Theiles des Berglandes in unmittelbarer Verbindung stehen, nur an zwei Stellen von den grösseren Flüssen des Landes, dem Fitzroy und Burdekin, durchbrochen sind. Gegen Westen steigen die Hochebenen des Inneren allmählich an, bis sie an einem von Norden nach Süden sich hinziehenden höheren Landstriche enden, auf dem einzelne Hochebenen (wie an der Quelle des Nogoa) oder isolirte Bergketten (wie die *Drummond-Kette* am Ostufer des Belyando und die *Carnarvon-* und *Denham-Kette* an den Quellen des Warrego und Maranoa) liegen. An diesen Landstrich schliessen sich westlicher zwei breite, von Norden gegen Süden sich erstreckende Stufenebenen an, von denen die östliche von dem *Belyando*, dem südlichen Hauptarm des Burdekin, gegen Norden durchflossen wird; im Westen ist sie durch Höhenzüge von der zweiten getrennt, welche das Thal des gegen Süden zum Barku fliessenden *Thomson* und nördlicher die schönen Weideebenen der *Bowen Downs* enthält und westlicher durch andere Bergzüge von dem Tieflande des Burke-Flusses getrennt wird.

An der Mündung des Belyando beginnt der nördliche Theil des Berglandes, der ebenfalls aus Hochebenen besteht, die denen des südlichen Theiles an Fruchtbarkeit mindestens gleich sind, an Höhe sie namentlich gegen Norden zu noch zu übertreffen scheinen. Sie werden in ihrer ganzen Länge von dem Thal des *Burdekin*, des Hauptflusses dieses Theiles von Queensland, durchschnitten, während die nördlichen Abhänge von den Quellen des Flusses *Mitchell* bewässert werden. Von dem durch Fruchtbarkeit des Bodens und Üppigkeit der Vegetation ausgezeichneten Küstenlande trennt sie eine nahe am Meer ziehende und überaus steil zur Küste abfallende Bergkette, in der sich die höchsten Berge von ganz Queensland (die *Bellenden Kerrhills*), erheben; gegen Norden scheint die Senkung zur Halbinsel des Kap York allmählich zu sein, im Westen dagegen bildet den Übergang zum Tieflande von Carpentaria ein schmales Stufenland, das vom oberen *Gilbert* durchschnitten und im Westen von einer steilen, schwer übersteiglichen Kette begrenzt wird, welche sich nach Süden bis zu den Quellen des Flusses *Flinders* erstreckt.

3. Das Bergland von Nord-Australien in der nördlichen Halbinsel des Continents, westlich vom Carpentaria-Golf, ist noch sehr wenig bekannt. Es scheint sich hauptsächlich von Nordosten nach Südwesten auszudehnen und hängt vielleicht mit den Bergen am Victoria-Flusse zusammen; das Innere besteht aus Hochebenen, die sogar die ähnlichen der Bergländer an der Ostküste an Meereshöhe noch übertreffen sollen und deren fruchtbarer Boden aus der Auflösung des basaltischen Gesteins entstanden ist, welches sie bildet, wie denn dieser ganze Theil Australiens durch Fruchtbarkeit und reiche und üppige Vegetation sehr ausgezeichnet ist. Der Osttheil dieses bis jetzt nur in der Mitte von Leichhardt und Stuart quer durchschnittenen Landes ist ganz unbekannt; die Senkung gegen Süden zu dem reichen Thal des Flusses *Roper* scheint allmählich und stufenartig zu sein, während gegen Norden die Hochebenen zu den fruchtbaren Thälern der Flüsse *Alligator* und *Adelaide* überaus schroff und steil abfallen.

4. Das Bergland des nordwestlichen Australiens ist bei weitem der unbekannteste der an den Küsten Australiens sich hinziehenden Bergdistrikte. Erforscht ist bis jetzt davon nur durch A. Gregory 1855 der nördliche Theil desselben, das Gebiet des *Victoria-Flusses*, das im Süden durch einen von Osten gegen Westen ziehenden Höhenzug von geringer Erhebung begrenzt und von dem öden Tieflande im Süden getrennt wird; nach Norden senkt sich das Land in breiten, von Bergzügen unterbrochenen Stufen, die von fruchtbaren Ebenen gebildet und von den Armen des Victoria bewässert werden, zur Küste herab, während sich weiter im Osten wieder öde Tiefebenen ausbreiten. Ob diese Distrikte mit den am oberen Laufe des Flusses *Glenelg* entdeckten, wo die *Stephens-Kette* das reiche und nutzbare Küstenland im Osten begrenzt, in Verbindung stehen, ist zur Zeit noch unbekannt.

5. Das Bergland von West-Australien in der Südwestecke des Continents geht von 21° S. Br. bis zur südlichen Küste, die westliche Grenze bildet das Küstenland am Ocean, die östliche ist noch nicht erforscht. Es zerfällt in zwei unmittelbar mit einander zusammenhängende, aber in ihrer Bildung sehr von einander verschiedene Theile. Der nördliche, von 21 bis 26° S. Br., von dem bis jetzt nur der westliche Theil bekannt geworden ist, besteht aus weiten Ebenen mit grossentheils fruchtbarem Boden, über welche einzelne Bergketten, wie die *Hammersleigh-Kette*, die *Barlee-Kette*, gewöhnlich in der Richtung von Osten gegen Westen fortziehen und die von den Thälern der nach Westen

zum Ocean fliessenden Flüsse, des *Ashburton*, *Gascoyne* und des oberen *Murchison*, durchschnitten werden. Im Norden senken sich diese Ebenen stufenartig zu dem hügeligen Küstenlande im Osten des Dampier-Archipels herab und diese durch die Fruchtbarkeit ihres Bodens ausgezeichneten Abfallstufen werden von den Flüssen *Fortescue*, *Yule* und *Degrey* gut bewässert; auch im Westen scheint die Senkung eine allmähliche zu sein, allein die Küstenebene ist hier öde und unfruchtbar und namentlich die Umgegend des Haien-Sundes einer der ödesten und wasserärmsten Wüstenstriche von ganz Australien. Nach Osten ist das Innere noch nicht erforscht. Der südliche, am mittleren Murchison beginnende Theil zeigt eine ganz andere und für Kulturverhältnisse höchst ungünstige Bildung. Die weiten Ebenen haben bis auf einzelne oasenartige Stellen von sehr geringer Ausdehnung, an denen sich Wasser, Bäume und Gras finden, einen höchst unfruchtbaren Boden, der, fast ganz von süssem Wasser entblösst, mit Dickicht und niedrigem Gesträuch bedeckt ist, dadurch aber auffallend an die Natur der Australischen Tiefländer erinnert. Bergketten erheben sich in diesen Ebenen nur selten, häufiger kleine, mit einander nicht verbundene Berge, und ein Hauptcharakterzug des Landes sind die grossen Seebecken, die fast durchaus salziges Wasser haben, gewöhnlich aber in ihren Betten nur salzhaltigen Schlamm zeigen und ohne Zweifel zusammenhängende Flusssysteme, freilich von der unvollkommensten und mangelhaftesten Art, bilden, wie die des oberen *Schwanen-Flusses* und des *Blackwood* im Süden, während bei den meisten dieser Becken die Verbindung zu Flusssystemen noch nicht bestimmt ist. Man hat diese öden Ebenen östlich bis gegen 123° Ö. L. erforscht, ohne eine bessere Bildung des Bodens angetroffen und die Senkung zu dem Tieflande im Norden der grossen Australischen Bucht erreicht zu haben. Im Westen bildet den Übergang zu der schmalen Küstenstufe und die Grenze der Hochebenen eine Reihe von Bergzügen, welche nördlich vom Flusse *Moore* aus einer doppelten stufenartigen Kette (der *Victoria*- und *Moresby-Kette* im Norden und der *Herschel*- und *Gairdner-Kette* im Süden des Thales des Flusses *Arrowsmith*) bestehen; südlich vom Thale des Moore bildet die Grenze eine breitere, nicht weiter gegliederte Bergmasse, die *Darling-Kette*, welche bis an das Thal des unteren Blackwood reicht. Nach Süden ist dagegen die von den Thälern vieler kleiner Küstenflüsse durchschnittene Senkung zur Küste sanft und allmählich, ausser dass im Norden des König Georg-Sundes auf eine kurze Strecke die Bildung der parallelen Stufenketten in der *Stirling*- und *Porungurup-Kette* am Thale des Flusses *Kalgan* wieder hervortritt. Diese ungünstige Bildung des Bodens ist der Hauptgrund, weshalb die in diesem Theile des Continents gegründete Kolonie in ihrer weiteren Entwickelung so sehr hinter den übrigen Niederlassungen in Australien zurückgeblieben ist.

6. Das Bergland von Süd-Australien, das kleinste von allen, erstreckt sich bei geringer Breite von der Südküste an der Backstairs-Passage nach Norden längs der Ostküste der grossen Golfe Vincent und Spencer, im Osten von dem südöstlichen Tieflande, im Norden von den See'n des Torrens-Gebiets umgeben. Der südliche Theil, der die Richtung von Süden gegen Norden besitzt, besteht aus hoch gelegenen, von einzelnen Bergen überragten und von vielen kleinen Küstenflüssen gut bewässerten Ebenen, die ebensowohl durch die Fruchtbarkeit des Bodens als den Reichthum an metallischen Erzen (vor Allem Kupfer) ausgezeichnet sind; sie werden an beiden Seiten von Bergzügen eingeschlossen, die gewöhnlich aus einzelnen, mit einander nicht verbundenen Bergen zusammengesetzt sind und die höchsten Spitzen des Landes enthalten; der östliche, längere reicht im Süden bis an die Küste der Encounter-Bai, während der westliche bereits an der Spitze des Vincent-Golfes endet. Vom Berge *Arden* an, dem nördlichsten des letzten Bergzuges, wendet sich das Gebirge, das hier den Namen *Flinders-Kette* führt, nach Nordnordosten und besteht aus einer breiten kettenartigen Bergmasse, auf deren Höhe kleine, zur Viehzucht wohlgeeignete Ebenen liegen; vom Berge *Serle* an nimmt die Höhe dieser Bergmasse ab und sie senkt sich am Thale des Taylor Creek allmählich herab in die öden Tiefebenen, welche die Flinders-Kette auf allen Seiten umgeben.

Das *Innere* des Continents besteht grösstentheils aus *Tiefebenen*, die auch an einzelnen Stellen, da, wo die Bergländer des Küstensaumes von einander getrennt sind, in den Lücken bis an die Küsten reichen. Die Bildung dieser Tiefebenen ist fast durchweg eine höchst ungünstige, sie gehören zu den furchtbarsten und abschreckendsten Einöden, die man auf dem Erdboden kennt. Die flachen, selten hügeligen, doch manchmal von einzelnen felsigen Bergen unterbrochenen Ebenen haben überwiegend einen sandigthonigen Boden von rother Farbe und mehr oder weniger bedeutendem Salzgehalt; es bedecken ihn in den meisten Fällen Dickichte und Gebüsche von gesellig lebenden Pflanzen, gewöhnlich mit harten und stachligen Blättern (hauptsächlich Eukalypten und Akazien), was die Bewohner des Landes mit dem Worte *scrub* bezeichnen; dabei ist der Wassermangel ausserordentlich, Quellen fehlen diesen Flächen ganz, denen allein Regengüsse, die bei dem trockenen Klima dieser Ebenen noch dazu nicht häufig sind, Wasser zuzuführen vermögen und die den Boden bald in einen undurchdringlichen Sumpf verwandeln, während die anhaltende Dürre ihn steinhart macht. Für die

Entwickelung irgend einer Kultur ist diese Bodenbildung absolut ungeeignet; die Viehzucht kann höchstens in den Flussthälern betrieben werden und sogar der rohe Ureinwohner ist an weiten Stellen dieser Ebenen ausser Stande zu existiren.

Hierzu kommt, dass die Flüsse, welche aus den Bergländern des Küstensaumes in die Tiefebenen hinabfliessen, von so mangelhafter und unvollkommener Bildung sind, wie Ähnliches auf dem Erdboden sonst sich nicht findet. Selbst in den Gebirgen im oberen und mittleren Lauf erhalten sie bei der grossen Seltenheit der Quellen und der verhältnissmässig nur geringen Erhebung der Berge das nöthige Wasser hauptsächlich nur durch den Regen und haben daher schon hier sehr oft und meist nur nach Regen einen fortdauernden und zusammenhängenden Lauf, während sie gewöhnlich aus Reihen von unverbundenen Teichen an den tiefsten Stellen der Betten zu bestehen pflegen; im unteren Lauf in den Tiefebenen trocknen sie bald ganz aus oder lösen sich im besten Fall in eine Reihe von grösseren und kleineren See'n und Teichen auf, deren Wasser höchstens das Betreiben der Viehzucht, aber keinen geordneten Landbau gestattet, zumal da die durch anhaltende Regengüsse diesen Betten zugeführten Wassermassen gewöhnlich die Niederungen weithin überschwemmen. Aber die Folgen dieser hauptsächlich durch den in den Gebirgen gefallenen Regen bewirkten Schwellen dauern nicht lange; bei der Hitze verdunstet das Wasser bald, es wird dabei durch Auslaugung des Bodens der Ebenen mit der Zeit mehr und mehr salzig und verwandelt sich zuletzt in einen salzhaltigen Schlamm, bis endlich der Boden der Flussbetten eine trockene und harte Rinde annimmt. Nicht selten ist endlich eine diesen Tieflandströmen eigenthümliche Erscheinung, dass an gewissen besonders flachen Stellen das Wasser des Flusses sich über einen weiten Raum seeartig verbreitet, in welchem zuletzt das Bett des Flusses verschwindet, so dass erst am unteren Ende einer solchen Niederung durch eine leichte Bodensenkung ein neuer Kanal sich bildet; diese gewöhnlich mit Rohr gefüllten Becken, die bei den Australiern Marshes heissen, schwanken nach der Stärke des Wasserzuflusses zwischen undurchdringlichen, tief mit Wasser bedeckten Sümpfen und harten, dürren, ganz wasserlosen Thonebenen. Die Bestimmung, welche in besser gebildeten Theilen der Erdoberfläche die Flüsse besitzen, die Leiter des Verkehrs und der Bildung der Menschen zu sein, sind sie in Australien zu erfüllen natürlich ausser Stande; niemals kann dieser Continent das Land der Wasserverbindungen werden und selbst der Murray und der Morumbiji, die einzigen bekannten Ströme des Landes, welche in ihrem ganzen Tieflandslaufe niemals ihr Wasser verlieren und jederzeit einen zusammenhängenden Wasserlauf besitzen, sind für die Schifffahrt doch nur von verhältnissmässig geringer Bedeutung. Landkommunikationen sind das einzige Verkehrsmittel in Australien und Eisenbahnen werden vielleicht dereinst hier eine Bedeutung gewinnen, wie selten irgendwo auf dem Erdboden.

Das Innere Australiens bildet übrigens nicht ein zusammenhängendes Tiefland, man kann vielmehr deren bis jetzt bereits mehrere unterscheiden, die in einzelnen Zügen von einander abweichen. Ausserdem ist in der Mitte des Continents eine fortlaufende Reihe von höher gelegenen Ebenen und Bergzügen entdeckt worden, die sich bequem zu einem *Central-Australischen Berglande* vereinigen lassen. Ausser diesem zerfallen die Tiefebenen des Landes, so weit bis jetzt unsere Kenntniss von dem Inneren reicht, in sechs verschiedene Tiefländer.

1. Das südöstliche Tiefland oder *das Tiefland des Murray und Darling* nimmt den Raum zwischen den westlichen Abhängen des Berglandes von New South Wales und den östlichen des Süd-Australischen ein und reicht im Norden bis an das Thal des Barku, im Süden bis an die Küste, die es in dem Raume zwischen den Mündungen des Murray und Glenelg berührt. Es besteht grösstentheils aus öden und wasserlosen Ebenen, die gewöhnlich mit dichtem Gebüsch bedeckt sind, nur selten niedrige Wälder oder offene Stellen mit krautigen Pflanzen haben; einzelne felsige Berge und Bergzüge von geringer Höhe, die besonders im östlichen und nördlichen Theile des Tieflandes häufig sind, unterbrechen zwar die Flachheit des Gebüschlandes, vermögen aber bei der Wildheit und Rauhheit ihrer Formen nicht, den Charakter der Öde, der diesen Gegenden eigen ist, zu ändern. Für Anbau und Entwickelung einer höheren Bildung ist dieses Tiefland, einzelne seltene Stellen abgerechnet, ganz ungeeignet, die Hirten sogar können sich nur in den Thälern der Flüsse erhalten; nur das Küstenland am Ocean ist etwas vortheilhafter gebildet und nicht so wasserarm. Das Tiefland umschliesst den unteren Lauf des *Murray*, der von allen Flüssen Australiens bei weitem noch der vollkommenste ist und dessen Gebiet aus zwei Theilen besteht, dem südlichen des eigentlichen *Murray* und dem nördlichen des *Darling*. Von ihnen entspringt der erste unter dem Namen *Hume* an den Westabhängen der Warragong-Berge und betritt nach kurzem Ober- und Mittellauf bald das Tiefland, in welchem er von Süden her den von den Warragong kommenden *Ovens* und die im östlichen Theil des Berglandes von Victoria entspringenden Flüsse *Goulburn* und *Loddon* aufnimmt und sich tiefer in mehrere grosse Arme theilt, ohne jedoch gleich anderen Australischen Flüssen dabei sein Bett und Wasser zu verlieren; nach der Wiedervereinigung derselben verbindet er sich mit dem zweiten Quellarm, dem

Morumbiji, welcher von den östlichen Abhängen der Warragong herkommt, diese Berge an ihrem Nordende in dem Stufenlande von Yass umfliesst und dann in das Tiefland eintritt, in welchem er den im nördlichen Argyle entspringenden *Lachlan* aufnimmt, falls er nämlich Wasser hat. Nicht viel tiefer vereinigt sich der Murray mit dem *Darling*, der ebenfalls aus zwei Quellarmen entsteht, dem südlichen, dem *Barwan*, der im oberen Laufe im nördlichen Theile des Berglandes von Neu-England aus den beiden Quellarmen *Severn* und *Dumaresq* entsteht und im Tieflande von Süden her nach einander die Flüsse *Möei* (vom südlichen Neu-England), *Namoi* (aus den Liverpool-Ebenen) und *Macquarie* (vom Hochlande von Bathurst) aufnimmt, und dem nördlichen, dem *Balun* (oder Balonne), der in den Darlingdowns unter dem Namen *Condamine* entspringt und wie der Barwan im Tieflande Anfangs gegen Westen, später gegen Südwesten fliesst, aber nach der Vereinigung mit dem von den Bergen des südlichen Queensland kommenden *Maranoa* sich in mehrere Arme theilt, die in den weiten Ebenen gewöhnlich ihr Wasser verlieren und trocken daliegen. Mit der Vereinigung beider Quellarme beginnt der *Darling*, dessen Lauf zuerst gegen Südwesten gerichtet ist, in welcher Strecke er von Norden her die Flüsse *Warrego* und *Paru* empfängt, die von den letzten Abhängen der Berge von Süd-Queensland kommen, allein selten dem Hauptstrome Wasser zuführen; zuletzt wendet sich dieser Strom, der trotz seiner Länge, welche die des Murray übertrifft, doch nur bei hohem Wasser schiffbar ist, in der Dürre aber zu Zeiten salzig wird und auf Strecken hin austrocknet, gegen Süden bis zu seiner Verbindung mit dem Murray. Dieser geht darauf noch eine Strecke gegen Westen und wendet sich dann plötzlich gegen Süden, welche Richtung er bis zu seiner Mündung in den grossen See *Alexandrina* beibehält, aus dem ein schmaler, kaum für Boote fahrbarer Kanal in die schutzlos den Wellen des Oceans Preis gegebene Encounter-Bai führt. Aus dieser ungünstigen Bildung der Mündung erklärt es sich, dass der Fluss, der in Bezug auf die Länge des Laufes und die Grösse des Strom-Gebiets den bedeutendsten der Erde zugerechnet werden muss, doch nur für den lokalen Verkehr Bedeutung besitzt.

2. *Das Tiefland der Torrens-See'n* und *des unteren Barku*, welches von dem vorigen im Nordwesten liegt und das nördliche Ende des Süd-Australischen Berglandes rund im Kreise umgiebt, erhielt seinen Haupt-Charakter durch eine Reihe von See'n, die man Anfangs für ein zusammenhängendes Seebecken hielt und *Torrens* benannte, bis man erkannte, dass diess Becken vielmehr aus einer Reihe unverbundener Becken zusammengesetzt ist. Von diesen sind die bedeutendsten zwei See'n, die sich im Westtheil von Süden gegen Norden erstrecken, der eigentliche *Torrens-See* im Süden, der nur durch einen schmalen Isthmus vom nördlichsten Ende des Spencer-Golfes getrennt ist, und der *Eyre-See*, der grösste von allen; von der Ostseite des letzteren zieht sich eine Reihe von Einsenkungen und Seebecken nach Osten und Südosten, von denen der *Gregory-* und *Blanche-See* die grössten sind. Diese Becken, die nicht häufig Wasser und dann fast stets salziges, sehr selten süsses enthalten, gewöhnlich aber mit salzigem Schlamm gefüllt sind, bilden ohne Zweifel ursprünglich das freilich unglaublich unvollkommen entwickelte Mündungsland des Flusses *Cooper*, der im oberen Laufe *Barku* genannt wird und in den südlichsten Bergen von Queensland entspringt. Im Tieflande geht er erst nach Westen, von der Vereinigung mit seinem Haupt-Zufluss, dem *Thomson*, an nach Süden, später wendet er sich wieder gegen Westen, wo er den Namen *Cooper* empfängt, und bildet dann das unter dem Namen des *Lake District* bekannte Delta, indem er sich in mehrere Arme theilt, zwischen denen Seebecken in grosser Zahl zerstreut liegen und von denen der östlichste Arm, der *Strzeleeki Creek*, sich gegen Süden in den Gregory-See ergiesst, der bedeutendste aber nach Westen geht und in das nördliche Ufer des Eyre-See's fällt. Das Land um diese Flussarme und See'n ist eine der schrecklichsten und furchtbarsten Einöden Australiens und besteht aus Hügelketten von losem Sande voll niedriger Gebüsche und ohne eine Spur von Wasser; damit verglichen erscheint der Lake District viel wirthlicher, da in ihm das Wasser erst nach anhaltender Dürre, dann aber auch gänzlich verschwindet. Im Südosten trennt eine Reihe von rauhen und wilden Bergzügen von nicht bedeutender Erhebung, die *Grey-* und die *Stanley-Kette*, welche von Norden nach Süden zwischen dem Cooper und Darling hinziehen, dieses Tiefland von dem südöstlichen.

3. *Das Tiefland des Gairdner-See's* liegt im Südwesten des vorigen und reicht von der Stuart-Kette bis zur Südküste, im Osten bis an das westliche Ufer des Torrens-See's und des Spencer-Golfes. Der nördliche Theil desselben ist in geringerem Grade öde und unwirthlich als sonst die Tiefebenen Australiens, der Boden viel mehr steinig als lehmiger Sand und nur zum Theil mit den bekannten Dickichten, an vielen Stellen mit Gras und kleinen Bäumen bedeckt, auch bei weitem nicht so wasserarm, daher an manchen Punkten zur Betreibung der Viehzucht nicht ganz ungeeignet. Das Innere nimmt eine Gruppe von See'n und Seebecken ein, die denen des vorigen Tieflandes ganz ähnlich und gewöhnlich mit Salzwasser oder salzhaltigem Schlamm gefüllt sind, aber einige hundert Fuss höher liegen als die Torrens-See'n; der grösste ist der *Gairdner-See* im Süden, eine Reihe anderer liegt im Norden

und Osten desselben. Ob diese See'n eben so wie die des vorigen Tieflandes das Mündungs-Gebiet eines unvollkommenen Strom-Systems bilden, das von Norden und Nordwesten herkäme, muss die Zeit lehren. Im Süden des Gairdner-See's zieht eine lange Kette rauher und wilder Berge, die *Gawler-Kette*, im Allgemeinen von Westen gegen Osten; von ihr südlich breitet sich der südliche Theil dieses Tieflandes aus, der die Halbinsel *Eyria* an der Westseite des Spencer-Golfes einnimmt und ein überaus ödes Land ist voller Gebüsche und Dickichte, ohne eine Spur von Wasser, das sich nur am Rande des Oceans findet, wo allein das Land für das Hirtenleben zu benutzen ist. Einzelne Berge unterbrechen die Ebenheit dieser Einöden, namentlich erheben sich deren an der Küste des Spencer-Golfes in unverbundenen Ketten (wie der Berg *Olinthus*) zu selbst verhältnissmässig nicht unbedeutender Höhe.

4. Das Central-Australische Bergland. Mit diesem Namen kann man die hügeligen und bergigen Distrikte bezeichnen, welche im Norden des vorigen Tieflandes beginnen und sich durch den Continent von 30 bis 18° S. Br. ausdehnen, deren Bildung jedoch deshalb so unvollkommen bekannt ist, weil sie bisher bloss von Stuart und nur auf einem Wege von Süden gegen Norden durchschnitten sind, so dass namentlich ihre Ausdehnung nach Osten und Westen noch ganz unerforscht ist. Hiernach scheint das Bergland aus zwei Theilen von ganz abweichender Bildung zu bestehen, von denen der südliche von 30 bis 24° S. Br. reicht. Im Süden wird er von dem Tieflande des Gairdner-See's durch einen kettenartigen Höhenzug getrennt, der von Nordwesten nach Südosten zieht und die *Stuart-Kette* genannt wird; den südlichsten Theil trennt von den Tiefebenen am Eyre-See die steil aufsteigende *Denison-Kette*, deren Umgegend in hohem Grade durch eine Zahl grosser Quellen ausgezeichnet ist, die aus kleinen, von ihren Absetzungen gebildeten Kalksinterhügeln entspringen und die Gründung von Hirten-Niederlassungen sehr begünstigen. Nördlicher breiten sich hügelige, von einzelnen niedrigen Bergen und Bergzügen unterbrochene Ebenen aus, deren Boden an manchen Stellen fruchtbar, an anderen sandig und öde ist und die von mehreren nach Osten sich hinziehenden Flussthälern durchschnitten werden, dem des *Neale*, der die Denison-Kette im Norden begrenzt und in den Eyre-See fällt, und dem des *Stevenson*, *Finke* und *Hugh*, die wohl ebenfalls ihr Ende in den See'n des Torrens-Gebiets finden. Wasser ist in diesen Ebenen auch nicht häufig, wenn sie gleich lange nicht in dem Grade dürr und wasserarm sind wie die Australischen Tiefebenen. Nördlich von 24° S. Br. ändert sich die Bildung des Landes plötzlich auffallend. Stuart hatte von da an bis 19° S. Br. in der Richtung gegen Norden eine Reihe von Bergzügen zu übersteigen, die sich überwiegend von Nordwesten nach Südosten ausdehnen und deren steile felsige Berge mit guter Vegetation bedeckt sind (die *Macdonnell-*, die *Reynolds-Kette*, in deren Fortsetzung der *Denison*, der höchste Berg Central-Australiens, zu liegen scheint, die Ketten *Forster*, *Crawford*, *Davenport*, *Murchison*, *Macdonall* und *Short*); die thalartigen Ebenen, welche diese Ketten von einander trennen, sind vorherrschend mit den Dickichten der Australischen Tiefebenen bedeckt und die Flussthäler, welche sich durch sie hinziehen und von denen das des *Bonney* zwischen der Davenport- und Murchison-Kette das bedeutendste ist, gehen in den südlichen Theilen gegen Osten, in den nördlichen gegen Westen und Nordwesten. Nördlich von 19° S. Br. endet das Bergland mit den beiden schmalen, gegen Norden sich hinziehenden Ketten *Whittington* und *Ashburton*, die zu beiden Seiten von öden Tiefebenen umschlossen sind, in welche die zahlreichen, auf diesen Höhen entspringenden Bäche sich ergiessen. In 18° S. Br. hören am Thale des Newcastle Water die Berge ganz auf, auch hier breiten sich nördlich von ihnen die grossen Tiefebenen aus, die Stuart bei seinen Versuchen, zur Nordküste Australiens vorzudringen, so lange aufgehalten haben.

5. Das Tiefland des Burke, welches den Saum zwischen dem eben geschilderten Berglande und den westlichsten Höhen des südlichen Queensland einnimmt und im Süden bis an das Thal des Cooper, im Norden bis an den Landrücken von Carpentaria reicht, ist nur sehr wenig bekannt, da es nur von Sturt im Thale des Eyre besucht und in seinem Osttheil von Burke durchschnitten ist. Sturt fand am Eyre ein überaus ödes und wasserarmes Land mit sandigem Boden voller Dickichte, Burke dagegen östlicher, wie es scheint, mehr steinigen und kiesigen, fast steppenartigen Boden, dem es an Gras, Bäumen und Wasser nicht ganz fehlt. Das Charakteristische an diesem Tieflande ist aber der Fluss, dessen Arme es durchschneiden und der an Unvollkommenheit der Bildung den Cooper fast noch übertrifft, übrigens bis jetzt nur noch sehr ungenügend bekannt ist. Er wird gewöhnlich *Burke* genannt und entsteht aus grossen, von den Bergen, welche das Tiefland vom Thale des Thomson trennen, kommenden Armen, fliesst am Rande dieser Berge nach Süden, später gegen Westen am nördlichen Rande des Landstriches, dem Sturt den Namen der *Steinigen Wüste* gegeben hat, weil er ganz mit losen Steinen bedeckt ist, der aber nichts Anderes als ein Strich steiniger Hügel zu sein scheint, welche die Wasserscheide zwischen dem Cooper und Burke bilden. An der Mündung verbindet sich der letztere, wahrscheinlich mit dem Nordarme des Cooper dicht vor seinem

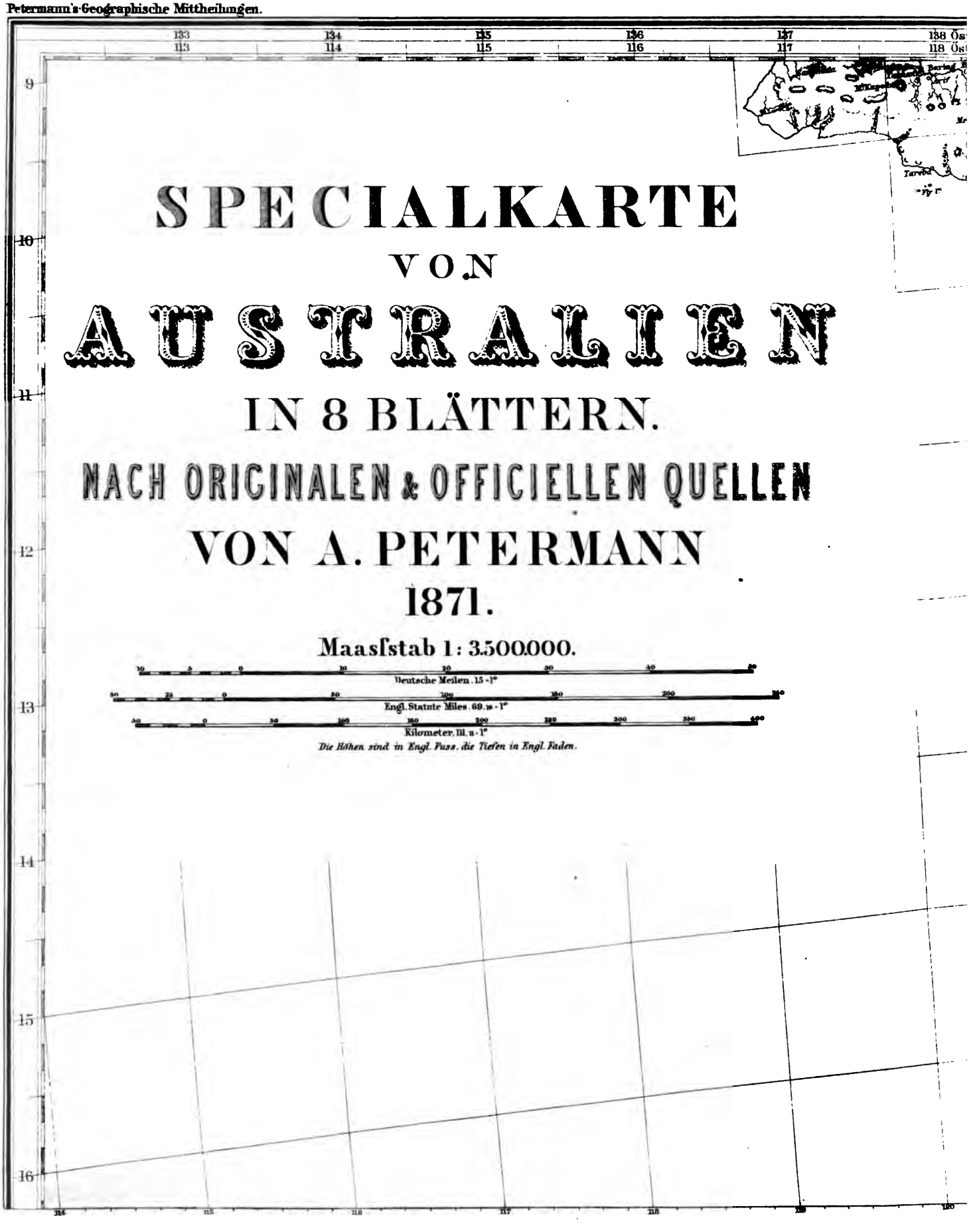
Einfluss in den Eyre-See. Auch Sturt's Fluss *Eyre* ist sicher ein Zufluss des Burke, so auch wahrscheinlich die von den südlichen Abhängen des Landrückens von Carpentaria herabkommenden Flüsse, wie die bereits erwähnten des südlichen Theiles des Berglandes von Central-Australien diesem Fluss-System angehören werden.

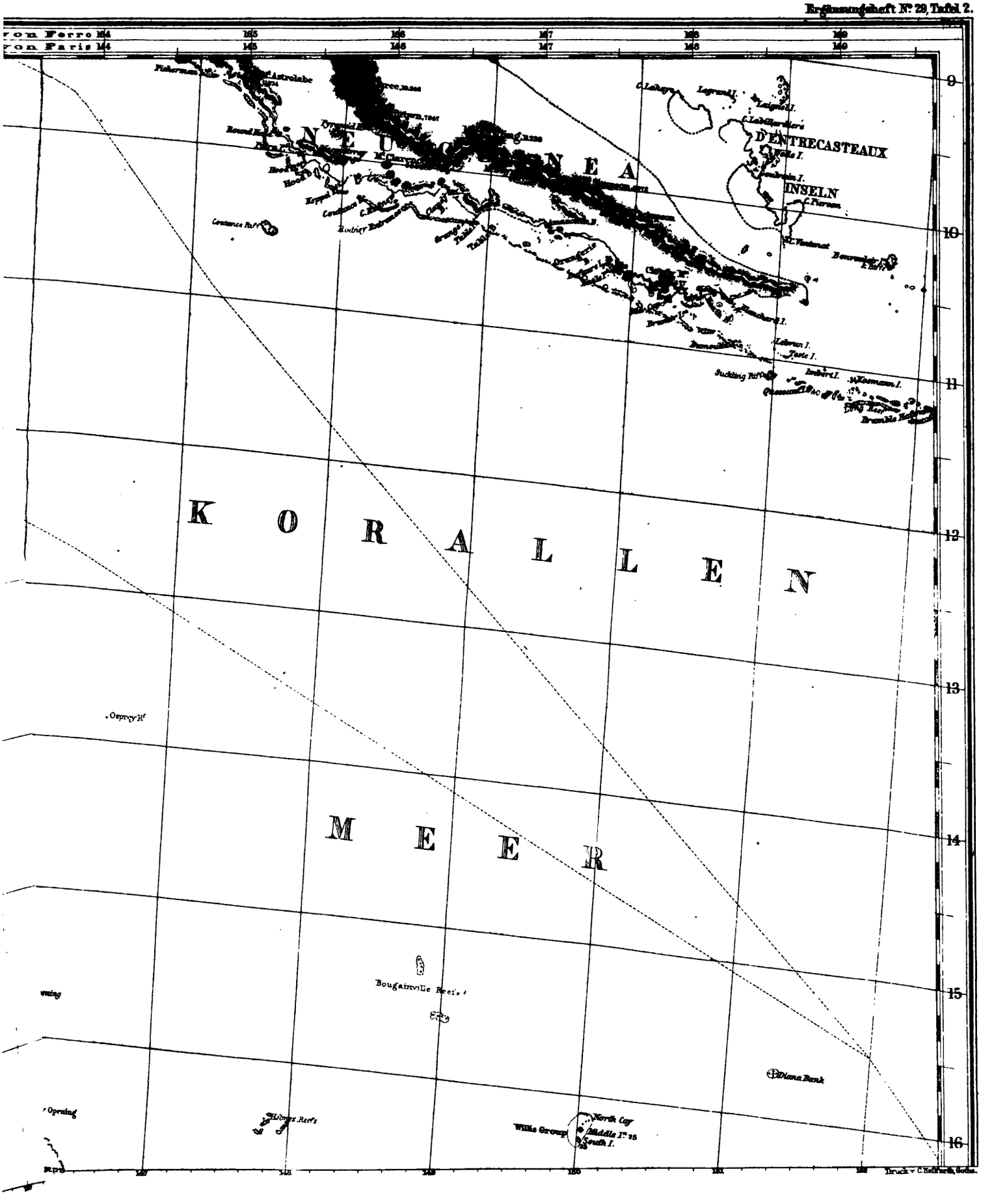
6. Das Tiefland von Carpentaria. Das Tiefland des Burke wird im Norden von dem *Landrücken von Carpentaria* begrenzt, der eine breite, sanft gegen Süden wie gegen Norden sich herabsenkende Erhöhung bildet, deren Hauptrichtung von Osten nach Westen zu gehen scheint, so dass sie wahrscheinlich die westlichsten Berge von Queensland an den Quellen des Thomson und Flinders mit den nördlichen Bergzügen des Central-Australischen Berglandes verbindet; sie ist uns bis jetzt nur in ihrem mittleren Theile durch die Reisen von Burke und Mac-Kinlay bekannt geworden. Hier hat dieser Rücken an manchen Stellen fruchtbaren, anscheinend sogar zum Anbau geeigneten Boden, dabei eine reichliche und schöne Vegetation und eine verhältnissmässige Fülle an Wasser; die Oberfläche wird von mehreren kleinen und unverbundenen Ketten von felsigen Bergen (wie die *Standish-* und die *Mac Kinlay-Kette*) durchschnitten, welche die Richtung von Süden nach Norden haben. Zahlreiche Bäche und Flüsse fliessen von diesem Rücken hinab nach Süden in das Tiefland, wahrscheinlich zum System des Burke, nach Norden zum Carpentaria-Golf. Die Tiefebenen, welche diesen umgeben, sind vor allen übrigen Australiens durch ihre natürlichen Vorzüge ausgezeichnet. Sie behalten noch bis nahe an die Küste eine höhere Erhebung über den Meeresspiegel und sinken dann mit einem aus niedrigen Felsbergen bestehenden Rande zum Küstensaume hinab; ihr Boden hat zwar und besonders im Osten des Thales des Flinders noch genug öde, dürre und wasserlose Stellen mit niedrigen Bäumen und Dickichten, aber ein sehr grosser Theil ist fruchtbar und mit schönen Bäumen und Gras bedeckt, zur Viehzucht wohl geeignet und auch mit Hirten-Stationen bereits besetzt, dabei verhältnissmässig gut bewässert. Von den zahlreichen Flüssen, welche von den dieses Küstenland umgebenden Höhen und Bergzügen zum Carpentaria-Golf herabströmen, sind besonders drei bedeutender, der *Nicholson*, der vielleicht aus den Central-Australischen Bergen kommt, mit seinem wasserreichen Zufluss *Gregory* im Westen, der *Flinders*, der in den westlichen Bergen von Queensland entspringt, im Osten und der *Mitchell*, dessen Quellland der nördlichste Theil des Berglandes von Queensland ist, im Norden. Die Halbinsel des Kap *York* im Norden des letzten Flusses und des Berglandes von Queensland von 15 bis 16° S. Br. an gehört auch diesem Tieflande an und hat in ihren Ebenen die gleiche vortheilhafte Bildung wie das Land im Süden des Golfes; diese Ebenen nehmen fast die ganze Halbinsel ein, nur an der Ostküste zieht ein kleiner Bergzug von nicht bedeutender Höhe von 12 bis 14° S. Br. nahe am Meere von Süden gegen Norden.

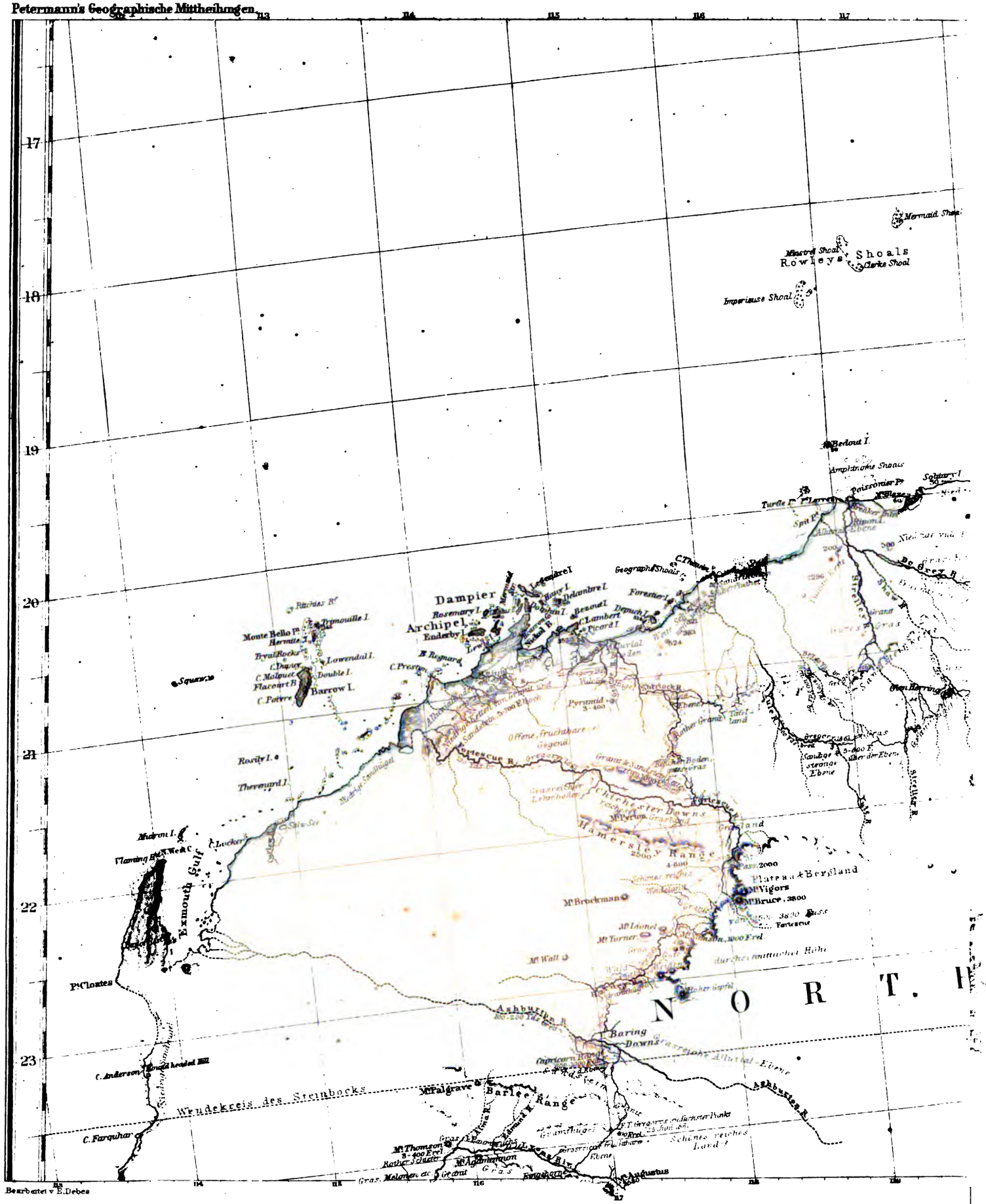
7. Das westliche Tiefland. Die Natur des Tieflandes von Carpentaria setzt sich auch im Norden des Flusses Nicholson längs der Westküste des Golfes bis zum Flusse Roper und dem Aufsteigen der Berge von Nord-Australien fort und auch am nördlichen Ende der die letzten Vorsprünge des Central-Australischen Berglandes bildenden Ketten fand Stuart ein noch ähnlich gebildetes Tiefland, mit dem Unterschiede jedoch, dass die Ebenen mit fruchtbarem Boden sparsamer und wasserarm, das sie umgebende dürre und öde, sandige Gebüschland viel ausgedehnter wird. Aber im Westen des Berglandes von Central-Australien stiess derselbe Reisende, wo er nach Westen und Nordwesten vorzudringen suchte, namentlich aber im Norden des Berges Denison auf ein Land von der furchtbarsten Öde, dessen rother Sandboden bloss Dickichte und niedrige Bäume trug und keine Spur von Wasser zeigte, und ganz dieselbe Beschaffenheit besitzt das Land, welches A. Gregory erreichte, als er die das Gebiet des Victoria im Süden begrenzende Kette überstiegen hatte und dem in ihr entspringenden *Sturt Creek* so lange nach Südwesten gefolgt war, bis er sich in einer weiten Ebene mit einzelnen salzigen See'n auflöste. Endlich stiess Gregory's Bruder, als er am nördlichen Rande des West-Australischen Berglandes gegen Osten bis zum Berge *Macpherson* vorgedrungen war, daselbst auf ein jenem vollkommen ähnliches Land, und da die drei erwähnten Punkte fast unter denselben Breiten-Graden (20 bis 22° Br.) liegen, scheint es erlaubt, anzunehmen, dass hier ein Tiefland von der entsetzlichsten Unwirthlichkeit zwischen den Bergländern von West, Nordwest und Central-Australien sich ausbreite. Südlicher ist alles Land von 20° S. Br. an bis an die grosse Australische Bucht an der Südküste und zwischen den ebenfalls noch zu erforschenden Abhängen des West-Australischen und des Central-Australischen Berglandes vollständig unbekannt; nur im Süden sind Versuche unternommen worden, von der Küste der Australischen Bucht aus in das Innere einzudringen [1]); sie haben uns auch hier wie weit im Norden baum- und wasserlose Ebenen voll stachliger Gräser und Dickichte eröffnet. Ob aber wirklich dieser ganze grosse Landstrich von einem zusammenhängenden Tieflande dieser Art eingenommen wird, muss die Zeit lehren. (Schluss folgt.)

[1]) S. oben S. 11.

Druck der Engelhard-Reyher'schen Hofbuchdruckerei in Gotha.


133
134
135
136
137
138 Ös
113
114
115
116
117
118 Ös
9
10
11
12
13
14
15
16
SPECIALKARTE
VON
AUSTRALIEN
IN 8 BLÄTTERN.
NACH ORIGINALEN & OFFICIELLEN QUELLEN
VON A. PETERMANN
1871.
Maasstab 1 : 3.500.000.
Deutsche Meilen. 15 = 1°
Engl. Statute Miles. 69,16 = 1°
Kilometer. 111,1 = 1°
Die Höhen sind in Engl. Fuss, die Tiefen in Engl. Faden.


von Ferro
von Paris
NEUGUINEA
D'ENTRECASTEAUX
INSELN
KORALLEN
MEER
Astrolabe
Fisherman
Round Hill
Hood
Keppel
Coutance Riff
Rodney Entrance
Orangerie
Lebrun I.
Toste I.
Imbert I.
Kosmann I.
Suckling Riff
Brumble Hafen
Osprey Rf
Bougainville Reefs
Diana Bank
Holmes Reefs
Willis Group
North Cay
Middle I.
South I.
Opening
9
10
11
12
13
14
15
16
Druck v. C. Hellfarth, Gotha.

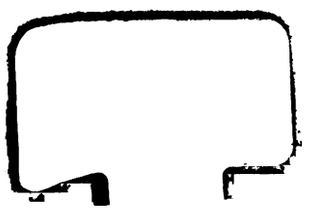

Dampier Archipel
Exmouth Gulf
Mt Vigors
Mt Bruce, 3800
Mt Brockman
Mt Lionel
Mt Turner
Mt Wall
Mt Thomson
Mt Augustus
Mt Palgrave
Barlee Range
Hamersley Range
Chichester Downs
Baring Downs
Plateau & Bergland
Wendekreis des Steinbocks
N O R T H
Mermaid Shoal
Rowleys Shoals
Clerke Shoal
Imperieuse Shoal
Bedout I.
Amphitrite Shoals
Geographe Shoals
Monte Bello Is
Barrow I.
Lowendal I.
Double I.
Rosily I.
Thevenard I.
Madeira I.
Locker I.
Flamingo Bay
Pt Cloates
C. Anderson
C. Farquhar
Ashburton R.
Fortescue R.
Yule R.
Sherlock R.
Ophthalmia Range
Bearbeitet v. E. Debes

Druck v. C. Hellfarth, Gotha.

ALDERMAN LIBRARY

The return of this book is due on the date indicated below

DUE	DUE
JUL 9 '68	

Usually books are lent out for two weeks, but there are exceptions and the borrower should note carefully the date stamped above. Fines are charged for over-due books at the rate of five cents a day; for reserved books there are special rates and regulations. Books must be presented at the desk if renewal is desired.

L-1